ANNO VIII - N. 26 1 LUGLIO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, luglio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

Decreto Luogotenenziale 27 *maggio* 1915, *n.* 739, *col quale sono concesse dilazioni ai pagamenti per cause derivanti dalle condizioni della guerra.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Letta la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A tutti gli effetti dell'art. 1226 codice civile la guerra è considerata come caso di forza maggiore non solo quando renda impossibile la prestazione, ma anche quando la renda eccessivamente onerosa, purchè l'obbligazione sia stata assunta prima della data del decreto di mobilitazione generale.

Art. 2.

In quanto le condizioni dello stato di guerra lo rendano necessario, potrà essere concessa una proroga per qualsiasi termine procedurale, osservata del resto la disposizione dell'art. 47 del codice procedura civile.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 maggio 1915, n. 134.

### Art. 3.

I commercianti e le Società commerciali, che possano giustificare con documenti o con prestazione di idonee garanzie che l'attivo del loro patrimonio supera il passivo e che non sono in grado di eseguire i pagamenti per cause dipendenti dalle condizioni create dalla guerra, possono ottenere dal tribunale una dilazione totale o parziale pei pagamenti per un congruo periodo di tempo e non oltre il 60° giorno da che la pace fosse stata pubblicata.

La condizione che i pagamenti non possono essere eseguiti per cause dipendenti dalle condizioni create dalla guerra si ha come provata se il commerciante trovisi sotto le armi.

Il richiedente la dilazione deve presentare un elenco nominativo di tutti i suoi creditori con l'indicazione del loro domicilio e della somma dei loro crediti.

### Art. 4.

Il presidente del tribunale dispone la convocazione dei creditori, con ordinanza che è notificata ai creditori stessi a cura del debitore.

La notificazione può farsi con lettera raccomandata.

Nell'adunanza, il presidente, in contradittorio del debitore e dei creditori, che intervengono qualunque ne sia il numero, pronuncia sulla domanda di dilazione, tenendo conto del voto espresso dai creditori presenti e qualora ritenga la domanda ammissibile:

*a*) stabilisce la durata della dilazione e i debiti pei quali viene concessa;

*b*) prescrive, se del caso, i provvedimenti conservativi e le cautele che reputa necessarie a garantire l'integrità del patrimonio del debitore;

*c*) può nominare un commissario di vigilanza nello interesse dei creditori, indicando le modalità, con le quali la vigilanza stessa debba essere esercitata.

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 maggio 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ORLANDO.

Visto, *Il guadasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *giugno* 1915, *n.* 890, *riguardante l'esecuzione dei contratti che hanno rapporto con pubblici servizi od opere pubbliche.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 739;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Non sarà mai ammissibile una domanda di risoluzione di contratti fondata sulle condizioni create dallo stato di guerra quando i contratti stessi abbiano rapporto con pubblici servizi od opere pubbliche. Tali contratti saranno in ogni caso osservati giusta le leggi e i capitolati relativi.

È data facoltà alle pubbliche amministrazioni di sostituire, con apprezzamento insindacabile, altre clausole o pattuizioni a quelle che non sieno più eseguibili, per causa del suddetto stato di guerra.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 giugno 1915, n. 157.

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

**Decreto Luogotenenziale** 6 *giugno* 1915, *n.* 870, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato viene autorizzata ad esercitare servizi complementari di navigazione.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari in caso di guerra;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad esercitare, oltre le linee di cui all'art. 1 della legge 5 aprile 1908, n. 111, servizi complementari di navigazione per il trasporto dei carboni o per altri trasporti nell'interesse della propria azienda o dello Stato.

Per tali servizi l'Amministrazione delle ferrovie è autorizzata a valersi di piroscafi di sua proprietà, di piroscafi noleggiati, ovvero ad essa altrimenti affidati e dei quali potrà, occorrendo, assumere la qualità di « armatore » a tutti gli effetti di legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 giugno 1915, n. 157.

Art. 2.

L'esercizio dei piroscafi, adibiti ai servizi complementari, è regolato, sia per quanto riguarda il materiale, sia per quanto riguarda il personale, dalle stesse norme che valgono per la marina mercantile libera.

Art. 3.

Ai piroscafi di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono però estese le disposizioni dell'art. 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *giugno* 1915, *n.* 892, *col quale vengono introdotte alcune variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed in quelli della spesa dei Ministeri del tesoro e dell'interno, nonchè al bilancio delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario* 1914-1915.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Viste le leggi 18 giugno 1914, n. 556, 16 dicembre stesso anno, n. 1354 e 1° aprile 1915, n. 386;

Riconosciuta la necessità di aumentare le assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1914-915 e d'introdurre variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio medesimo;

Considerato che in conseguenza delle variazioni concernenti quest'ultimo bilancio, occorre modificare lo stato di previsione dell'entrata e quello della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suindicato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata ed in quelli della spesa dei Ministeri del tesoro e dell'interno per l'esercizio finanziario 1914-915 nonchè nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'eser-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del 24 giugno 1915, n. 158.

cizio medesimo sono introdotte le variazioni indicate nelle tabelle annesse al presente decreto firmato, d'ordine Nostro, dal ministro del tesoro.

Art. 2.

A deroga del disposto dell'art. 20, comma *b*), della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria per l'esercizio finanziario 1914-915, è eliminato lo stanziamento pel rinnovamento e rifacimento in acciaio della parte metallica dell'armamento in ragione di L. 240 per ogni chilometro di strada esercitata e di L. 0,80 per cento dei prodotti del traffico.

Art. 3.

Il tesoro dello Stato è autorizzato a somministrare all'Amministrazione ferroviaria la somma di lire 36 milioni per sopperire al disavanzo del bilancio dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1914-915.

Art. 4.

Del presente decreto verrà richiesta la conversione in legge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge per l'approvazione del rendiconto generale consuntivo per l'esercizio finanziario 1914-915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 giugno 1915

TOMASO DI SAVOIA

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

# TABELLA delle variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed agli stati di previsione della spesa dei Ministeri del tesoro e dell'interno per l'esercizio finanziario 1914-915.

---

## Stato di previsione dell'entrata.

Capitolo 16. Prodotto netto dell'esercizio diretto delle ferrovie non concesse ad imprese private (art. 6 della legge 22 aprile 1905, n. 137) (*a*) . . . . . . . . . . . . . — 33,000,000 —

(*Omissis*).

# TABELLA delle variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-915.

## ENTRATA

### TITOLO I.

**Parte ordinaria**

PRODOTTI DEL TRAFFICO.

| | | |
|---|---|---|
| Capitolo 1. | — Viaggiatori . . . . . . . . . . . . | — 32,000,000 — |
| Capitolo 3. | — Bagagli e cani . . . . . . . . . . | — 1,500,000 — |
| Capitolo 4. | — Merci a grande velocità . . . . . . . | — 4,500,000 — |
| Capitolo 6. | — Merci a piccola velocità ordinaria . . | — 20,000,000 — |

(*a*) Il capitolo rimane « per memoria ».

INTROITI INDIRETTI DELL'ESERCIZIO.

Capitolo 16. — Introiti indiretti del servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . . + 600,000 —

*A*) Noli marittimi . . . . . . + 600,000 —

Capitolo 17. — Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lett. *d*) ed art. 8, 1ª parte) . . . . . . . . . . . . . . . . . . — 1,000,000 —

*A*) Sovratasse sui trasporti a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101 . . . . . . . . . . . — 1,000,000 —

Capitolo 18. — Introiti per i servizi marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo Vecchio . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . — 1,000,000 —

ENTRATE EVENTUALI.



Capitolo 22. — Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4° della legge 7 luglio 1907, n. 429, e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . . . . + 7,000,000 —

Capitolo 22-*bis* (1). — Sovvenzione del tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . . . . . . . . + 36,000,000 —

Capitolo 22-*ter* (1). — Prelevamenti dal fondo di riserva per i rischi di mare relativi alla navigazione libera . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . per memoria

INTROITI A RIMBORSO DI SPESA.

Capitolo 24. — Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 1,500,000 —

*B*) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi . . . . . . . . . . . . . . . + 300,000 —

*C*) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori . . . . . . . . . + 1,000,000 —

*D*) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini . . . + 200,000 —

(1) Capitolo di nuova istituzione.

| | | |
|---|---|---|
| Capitolo 26. — Ricuperi del servizio movimento . . + | | 300,000 — |
| *B*) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi . . . + | 300,000 — | |
| | ====== | |
| Capitolo 27. — Ricuperi del servizio trazione . . . — | | 500,000 — |
| *B*) Per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori . . . . . . . . — | 500,000 — | |
| | ====== | |
| Capitolo 28. — Ricuperi del servizio veicoli . . . — | | 1,000,000 — |
| *C*) Per prestazioni ad altre Amministrazioni ed a terzi . . . . . . . — | 300,000 — | |
| *D*) Diversi . . . . . . . . . . — | 700,000 — | |
| | ====== | |
| Totale della parte ordinaria . . . — | | 16,100,000 — |
| | | ====== |

## TITOLO II.

### Parte straordinaria

| | | |
|---|---|---|
| Capitolo 46. — Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro . . . . . . . . . . . . . — | | 1,435,000 — |
| *F*) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile . . . . . . . . . — | 1,435,000 — | |
| | ====== | |
| Totale della parte straordinaria . . . — | | 1,435,000 — |
| | | ====== |

### Riepilogo

| | |
|---|---|
| Titolo I. — Entrata ordinaria . . . . . . . . . . — | 16,100,000 — |
| Titolo II. — Entrata straordinaria . . . . . . . . — | 1,435,000 — |
| Totale . . . — | 17,535,000 — |
| | ====== |

# SPESA

## TITOLO I.

### Parte ordinaria

SPESE D'ESERCIZIO.

Capitolo 3. — Servizio approvvigionamenti - Personale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 300,000 —

*A*) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . . . + 300,000 —

1. Servizio centrale + 120,000 —
2. Magazzini, depositi ed agenzie . . . . + 180,000 —

======= =======

Capitolo 5. — Servizio movimento - Personale . . . + 9,800,000 —

*A*) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . . . + 6,600,000 —

1. Servizio centrale + 200,000 —
2. Divisioni, sezioni e reparti . . . . . . . + 500,000 —
4. Stazioni . . . . + 4,000,000 —
5. Depositi del personale viaggiante . . + 1,900,000 —

=======

*B*) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . . . . . . . . . . + 1,500,000 —

4. Stazioni . . . . + 1,500,000 —

=======

*C*) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . . . . . . . + 1,700,000 —

4. Stazioni . . . + 1,000.000 —
5. Depositi del personale viaggiante . . + 700,000 —

======= =======

Capitolo 6. — Servizio movimento - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . — 800,000 —

*B*) Spese dirette . . . . . . . . . — 800,000 —

4. Stazioni . . . — 800,000 —

*d*) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori . . — 800,000 —

======= =======

Capitolo 7. — Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . . . . . . . . . . . . . + 800,000 —

Capitolo 8. — Servizio commerciale - Personale . . + 250,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . + 250,000 —

2. Controllo prodotti . . . . . . . . + 250,000 —

======= =======

Capitolo 10. — Servizio trazione - Personale . . . + 1,760,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . + 1,650,000 —

1. Servizio centrale + 150,000 —

2. Divisioni e riparti di ispezione . . + 50,000 —

4. Condotta locomotive a vapore (macchinisti, fuochisti e funzionanti) . . . . . . . + 1,100,000 —

5. Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, centrali elettriche, personale di condotta) . + 350,000 —

=======

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . . . . . . . . . + 110,000 —

5. Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, centrali elettriche, personale di condotta) . . + 110,000 —

======= =======

Capitolo 11. — Servizio trazione - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 37,900,000

A) Forniture dei magazzini . . + 35,750,000 —

3. Locomozione . . + 35,750,000 —

d) Combustibile per la locomozione a vapore . . + 36,600,000

f) Combustibile ed altre materie per stazioni centrali elettriche . . . — 500,000

k) Materie per usi diversi . — 350,000

====== =======

*B*) Spese dirette . . . . . . . . + 2,150,000 —
3. Locomozione . . + 2,150,000 —
*d*) Fornitura e pompatura di acqua . . . . . + 150,000
*e*) Energia elettrica fornita da terzi . . . . . . + 2,000,000
===== ======

Capitolo 13. — Servizio veicoli - Personale . . . . + 650,000 —
*A*) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . + 650,000 —
2. Divisioni e riparti + 50,000 —
3. Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . + 600,000 —
====== ======

Capitolo 14. — Servizio veicoli - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 185,000 —
*A*) Forniture di magazzino . . . + 85,000 —
3. Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . + 85,000 —
*e*) Materie per untura e pulizia veicoli . . . + 85,000
===== ======

*B*) Spese dirette . . . . . . . . + 100,000 —
3. Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . + 100,000 —
*e*) Diverse . . . . . . . . + 100,000
===== ====== ======

Capitolo 15. — Manutenzione veicoli . . . . . . — 5,000,000 —
*A*) Eseguita dall'Amministrazione. — 5,000,000 —
1. Carrozze . . . — 3,000,000 —
3. Carri . . . . — 2,000,000 —
====== ======

Capitolo 16. — Servizio lavori - Personale . . . . + 7,000,000 —
*A*) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . + 5,600,000 —
1. Servizio centrale . + 100,000 —
2. Divisioni, sezioni e riparti . . . . . . . + 600,000 —
3. Sorveglianza della linea . . . . . . . + 1,800,000 —
4. Manutenzione della linea . . . . . . . + 2,600,000 —

5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica . . . . . . . + 200,000 —
6. Operai . . . . + 300,000 —

======

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . . . . . . . + 300,000 —
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica . . . . . . . + 150,000 —
6. Operai . . . . + 150,000 —

======

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . . . . . . . + 1,100,000 —
2. Divisioni, sezioni e riparti . . . . . . . + 100,000 —
4. Manutenzione della linea . . . . . . . + 600,000 —
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica . . . . . . . + 300,000 —
6. Operai . . . . + 100,000 —

====== ======

Capitolo 17. — Forniture, spese ed acquisti . . . . . + 500,000 —
B) Spese dirette . . . . . . . . . + 500,000 —
3. Linea . . . . + 500,000 —
c) Sgombro neve . . . + 350,000
d) Spese per titoli diversi + 150,000

===== ====== ======

Capitolo 18. — Manutenzione della linea . . . . . + 500,000 —
A) Forniture di magazzino . . . — 100,000 —
7. Traverse e legnami di armamento comprese le traverse in ferro ed in cemento . . — 500,000 —
8. Impianti fissi per trazione elettrica . . + 400,000 —
B) Spese dirette . . . . . . . + 600,000 —
6. Massicciata . . — 100,000 —
7. Traverse e legnami di armamento . . — 100,000 —
8. Impianti fissi per trazione elettrica . . + 800,000 —

====== ======

Capitolo 19. — Linee complementari a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Personale . . . . . . . . + 250,000 —

A) Direzione dell'esercizio . . . + 30,000 —

B) Stazioni e depositi personale viaggiante . . . . . . . . . . . . . + 50,000 —

D) Condotta locomotive . . . . + 40,000 —

E) Depositi . . . . . . . . . + 20,000 —

F) Linea . . . . . . . . . . + 110,000 —

======

Capitolo 20. — Linee complementari a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Forniture spese ed acquisti . + 170,000 —

A) Forniture di magazzino . . . + 170,000 —

4. Locomozione . . + 170,000 —

====== ======

Capitolo 21. — Linee complementari a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Manutenzione materiale rotabile . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 100,000 —

A) Locomotive . . . . . . . . + 50,000 —

B) Carrozze . . . . . . . . . + 10,000 —

D) Carri . . . . . . . . . . + 40,000 —

======

Capitolo 23. — Esercizio navigazione - Personale . . + 325,000 —

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . . + 185,000 —

1. Ufficio centrale . + 25,000 —

3. Personale di coperta . . . . . . . . + 60,000 —

4. Personale di macchina . . . . . . . . + 100,000 —

======

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . . . . . . . . . . + 140,000 —

3. Personale di coperta . . . . . . . . + 60,000 —

4. Personale di macchina . . . . . . . . + 80,000 —

======

Capitolo 24. — Esercizio navigazione - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 670,000 —

A) Forniture di magazzino . . . + 670,000 —

2. Piroscafi . . . + 670,000 —

a) Combustibile . . + 670,000 —

===== ====== ======

(1) Capitolo 27-*bis*. — Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare relativi alla navigazione libera . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 80,000 —

Capitolo 28. — Navigazione dello Stretto di Messina - Personale . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 90,000.—

*A*) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . . . . . . . . . . . . . + 60,000 —

*B*) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . . . . . . . + 30,000 —

======

Capitolo 29. — Navigazione dello Stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . + 80,000 —

*A*) Forniture di magazzino . . + 80,000 —

2. Ferry-boats . . + 80,000 —

*a*) Combustibile . . . . + 80,000

===== ====== ======

Capitolo 31. — Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . + 300,000 —

Capitolo 36. — Gratificazoni al personale . . . . . — 1,304,637 —

*A*) Per eccezionali trasporti, servizi faticosi e benemerenze speciali (art. 4, comma 1° della legge 13 aprile 1911, n. 310) . . . . . . . . . . + 76,081 —

*B*) Per il personale dei primi sei gradi (art. 4, comma 2° della legge suddetta) . . . . . . . . . . . . . . . + 33,040 —

*C*) Per il personale escluso quello dirigente in dipendenza delle economie sulle spese di personale (art. 3 della legge suddetta) . . . . . . . . . . . — 1,413,758 —

======

Captolo 44. — Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni . — 300,000 —

Capitolo 48. — Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo Vecchio . . — 650,000 —

*F*) Manutenzione materiale e spese diverse . . . . . . . . . . . . . . . — 650,000 —

======

Capitolo 49. — Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (Art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553) . + 260,000 —

(1) Capitolo di nuova istituzione.

SPESE COMPLEMENTARI.

Capitolo 51. — Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . . . . . . . . . . . . . . — 8,080,000 —

*A*) Rinnovamento e rifacimento di tratti continui . . . . . . . . . . . — 4,580,000 —

*B*) Ricambi saltuari . . . . . — 3,500,000 —

= = = = = =

Capitolo 52. — Rinnovamento del materiale rotabile . — 1,435,000 —

Capitolo 60. — Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . . . . . . . . . . . . — 28,568,209.68

SPESE ACCESSORIE.

Capitolo 63. — Restituzione di multe per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori . . . . . . . . . . . . . . . . — 500,000.—

Capitolo 63-*bis* (1). — Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per impianti e lavori di carattere patrimoniale . per memoria

Capitolo 65 (2). — Spese terremoto 28 dicembre 1908 . — 50,000 —

Capitolo 65-*bis* (3). — Quota spettante ai concessionari delle ferrovie delle quali lo Stato è comproprietario e di quelle concesse all'industria privata . . . . . . + 1,567,846 68

Capitolo 65-*ter*. — Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto . . . . . . . . . . . . . . . + 50,000 —

*A*) Terremoto 28 dicembre 1908 . + 50,000 —

*B*) Terremoto 13 gennaio 1915 . per memoria

= = = = = =

Capitolo 66-*bis* (3). — Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi di interesse generale . . . per memoria

Capitolo 67. — Versamento al tesoro dell'avanzo di gestione (art. 6, 2° capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . — 33,000,000 —

Totale parte ordinaria . . . — 16,100,000 —

= = = = = =

(1) Capitolo di nuova istituzione dipendente da contratti per impianti elettrici e lavori da pagarsi con annualità.

(2) Capitolo soppresso e sostituito con quello n. 65-*ter* per comprendervi le spese relative al terremoto 1915.

(3) Capitolo di nuova istituzione.

## TITOLO II.

**Parte straordinaria**

—

Capitolo 70. — Acquisto di materiale rotabile . . . — 1,435,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc. . . . . . . . . . . . . — 1,435,000 —

Totale parte straordinaria . . . — 1,435,000 —

**Riepilogo**

| | |
|---|---|
| Titolo I. — Spesa ordinaria . . . . . . . . . . . . | — 16,100,000 — |
| Titolo II. — Spesa straordinaria . . . . . . . . . | — 1,435,000 — |
| | — 17,535,000 — |

**Riepilogo generale**

| | |
|---|---|
| Variazioni complessive all'entrata . . . . . . . . | — 17,535,000 — |
| Variazioni complessive alla spesa . . . . . . . . . | — 17,535,000 — |
| | » |

# GESTIONI SPECIALI.

## ENTRATA

—

## TITOLO VI.

**Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.**

Capitolo 75-*bis* (1). — Proventi lordi della gestione rivendita libri e giornali . . . . . . . . . . . per memoria

Capitolo 76-*bis* (2). — Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto 1908 . . . . . . . . . . . . . . . . . . per memoria

»

## TITOLO VI-*bis* (3).

### Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.

#### Patrimonio.

Capitolo 76-*ter*. — Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti . . . . . . . . . . . . . . . . . . . per memoria

Capitolo 76-*quater*. — Quote in conto capitale da reimpiegarsi in mutui . . . . . . . . . . . . . . per memoria

#### Gestione.

Capitolo 76-*quinquies*. — Introiti della gestione . . per memoria

*A*) Riscossioni per ritenute mensili agli agenti . . . . . . . . . . . per memoria

*B*) Riscossioni per prelevamenti dal fondo di garanzia . . . . . . . . per memoria

*C*) Riscossioni per riscatti di cessioni operati dal fondo di garanzia . . per memoria

»

## TITOLO VII.

### Operazioni per conto di terzi - 2. Operazioni attinenti al personale.

Capitolo 88 (4). — Contributi al fondo di garanzia per la cessione di stipendi . . . . . . . . . . . . — 400,000 —

Capitolo 89 (4). — Contributi al fondo di garanzia per le cessioni dei salari . . . . . . . . . . . . — 400,000 —

Capitolo 89-*bis* (4). — Contributi al fondo di garanzia per le cessioni . . . . . . . . . . . . . . . + 800,000 —

(1) Capitolo di nuova istituzione in dipendenza della cessione all'Opera, della gestione rivendita libri e giornali.

(2) Capitolo di nuova istituzione per tenere in evidenza la gestione del fondo per gli orfani periti nel terremoto 1908.

(3) Titolo di nuova istituzione per la gestione dei mutui al personale fatti coi capitali forniti dal fondo pensioni (v. art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641).

(4) I capitoli 88 e 89 vengono soppressi e riuniti in un solo capitolo (n. 89-*bis*) per effetto della fusione dei due fondi di garanzia. (V. regolamento approvato col R. decreto 29 luglio 1914, n. 850).

| | |
|---|---|
| *A*) 2% dell'importo della cessione | 380,000 — |
| *B*) Ritenute fisse . . . . . . | 340,000 — |
| *C*) Reintegri al fondo . . . . | 55,000 — |
| *D*) Interessi . . . . . . . . . | 25,000 — |
| *E*) Avanzi della gestione dei mutui al personale . . . . . . . . . . | per memoria |

3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e privati.

Capitolo 100-*bis* (1). — Mandati a disposizione estinti. per memoria

»

# SPESA

## TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.

Capitolo 102-*bis* (2). — Spese per l'esercizio della rivendita libri e giornali . . . . . . . . . . . . . . per memoria

| | |
|---|---|
| *A*) Spese d'ufficio . . . . . . . | per memoria |
| *B*) Spese per forniture di libri e giornali . . . . . . . . . . . . . . | per memoria |

Capitolo 102-*ter* (2). — Canone annuo per l'esercizio della gestione rivendita libri e giornali . . . . . . per memoria

Capitolo 103-*bis* (3). — Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto 1908 . . per memoria

»

(1) Capitolo di nuova istituzione per tenere in evidenza la gestione delle somme erogate con mandati a disposizione. (V. cap. 127-*bis* della spesa).

(2) Capitoli di nuova istituzione in dipendenza della cessione all'Opera, della gestione rivendita libri e giornali.

(3) Capitolo di nuova istituzione per tenere in evidenza separata la gestione del fondo per gli orfani periti nel terremoto 1908.

## TITOLO VI-*bis* (1)

### GESTIONE DEI CAPITALI DEL FONDO PENSIONI IMPIEGATI IN MUTUI AL PERSONALE.

### PATRIMONIO.

Capitolo 103-*ter*. — Somme mutuate al personale . . per memoria

### GESTIONE.

Capitolo 103-*quater*. — Spese della gestione . . . . per memoria

*A*) Quote riversate in conto capitale . . . . . . . . . . . . . . . per memoria

*B*) Somme restituite alla Cassa depositi e prestiti . . . . . . . . . per memoria

*C*) Somme versate alla Cassa depositi e prestiti per interessi dei capitali somministrati . . . . . . . . per memoria

*D*) Avanzo gestione versato al fondo di garanzia . . . . . . . . per memoria

*E*) Spese eventuali . . . . . . per memoria

======

»

======

## TITOLO VII.

### OPERAZIONI PER CONTO DI TERZI — 2. OPERAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE.

Capitolo 115 (2). — Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi . . . . — 400,000 —

Capitolo 116 (2). — Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari . . . . . — 400,000 —

Capitolo 116-*bis* (2). — Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni . . . . . . . . + 800,000 —

---

(1) Titolo di nuova istituzione per la gestione dei mutui al personale fatti coi capitali forniti dal fondo pensioni (V. art. 10 della legge 19 gennaio 1913, n. 641).

(2) I capitoli 115 e 116 vengono soppressi e riuniti in un solo capitolo (n. 116-*bis*) per effetto della fusione dei due fondi di garanzia. (Vedi regolamento approvato col R. decreto 29 luglio 1914, n. 850).

| | | |
|---|---|---|
| *A*) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo . . . . . . | + | 400,000 — |
| *B*) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo . . . . . . | + | 6,000 — |
| *C*) Contributo alle spese di Amministrazione . . . . . . . . . . . | + | 50,000 — |
| *D*) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti . . . . . . . . . . . | + | 344,000 — |
| | | ====== |

3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.

Capitolo 127-*bis* (1). — Mandati a disposizione emessi . per memoria

»

======

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:
*Il ministro del tesoro*
CARCANO.

(1) Capitolo di nuova istituzione per tenere in evidenza la gestione delle somme erogate coi mandati a disposizione. (Vedi cap. 100-*bis* dell'entrata).

DECRETO LUOGOTENZIALE 24 *giugno* 1915, *n.* 931, *per la riduzione di tariffe per i trasporti di frumento, granoturco e rispettive farine.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari in caso di guerra;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli di agricoltura, industria e commercio e del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per le spedizioni a vagone completo di frumento e di granotuco e delle loro farine (compresi i semolini) anche di provenienza estera, sarà accordato, pel percorso sulle ferrovie dello Stato, il ribasso del 50 per cento sui prezzi, compresi i diritti fissi, della tariffa speciale n. 101 (e corrispondenti classi 18 e 19 della tariffa del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali n. 1051 e 1052, quest'ultima da valere, per la serie A, pure in servizio interno della Sicilia.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 giugno 1915, n. 161.

Sono esclusi dal ribasso i trasporti per l'estero anche da ferrovia a ferrovia, comprese le rispedizioni. Nel caso di rispedizione, sono esclusi dal ribasso anche i trasporti precedenti.

Sono pure esclusi dalla riduzione i trasporti di granoturco destinato alla distillazione o ad altri usi industriali.

Del minore introito sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Art. 2.

Il provvedimento di cui il precedente articolo avrà effetto dal 1° luglio al 31 agosto 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

*Dato a Roma, addì 24 giugno* 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CAVASOLA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *giugno* 1915, *n.* 932, *riguardante provvedimenti di tariffa per i trasporti di merci a favore della regione Adriatica.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari in caso di guerra;

Visto il decreto Reale 25 maggio 1915, n. 770, concernente la riduzione del 25 per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a carro completo di merci provenienti dal mare effettuati dagli scali marittimi del Tirreno, compresi nell'allegato 8° alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, per località normalmente servite dai porti dell'Adriatico;

Ritenuta l'opportunità di estendere il provvedimento ai trasporti in partenza da altre località del Tirreno e da alcune dell'Ionio;

Ritenuta pure l'opportunità di facilitare anche i trasporti eseguiti dalle località del versante Adriatico per gli scali marittimi del Tirreno;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli di agricoltura, industria e commercio, del tesoro e delle finanze:

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 giugno 1915, n. 63.

Art. 1.

La riduzione del 25 per cento sui prezzi delle tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato, approvata col decreto Reale 25 maggio 1915, n. 770, è estesa, alle medesime condizioni stabilite col detto decreto Reale, ai trasporti delle merci delle quali sia provata la provenienza dal mare e spedite a vagone completo da S. Remo, Porto Maurizio, Oneglia, Vado, Orbetello e Cotrone, per località poste oltre la linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze-Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone-Vinchiaturo-Benevento-Avellino-Rocchetta S. Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto, verso oriente.

Art. 2.

La detta riduzione del 25 per cento è pure accordata, e sempre alle medesime condizioni stabilite col decreto Reale 25 maggio 1915, n. 770, ai trasporti delle merci delle quali sia provata la provenienza dal mare e spedite a vagone completo da Taranto e da Gallipoli per località poste sulle linee e tratti di linea: Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Foggia-Bari-Brindisi-Surbo, Ofantino-Margherita di Savoia, Barletta-Acquatetta, Bari-Acquaviva delle Fonti, Brindisi-Oria.

Il prezzo che si ottiene con la riduzione del 25 per cento non potrà essere inferiore a quello a tariffa normale:

*a*) da Taranto a Gioia del Colle od a Spinazzola, secondo l'istradamento più breve, nel senso verso nord, e da Taranto a Francavilla Fontana, nel senso verso est, per i trasporti in partenza da Taranto;

*b*) da Gallipoli a Lecce, per i trasporti in partenza da Gallipoli.

Art. 3.

La tariffa speciale d'esportazione P. V. è estesa ai trasporti di merci a vagone completo destinate all'imbarco, per località del Regno, negli scali marittimi del Tirreno previsti dalla tariffa

stessa e in partenza dalle località poste ad oriente della linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze-Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone-Vinchiaturo-Benevento - Avellino - Rocchetta S. Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto.

Il prezzo computato in base alla citata tariffa non potrà essere inferiore a quello a tariffa normale pel percorso fra la stazione di transito posta sulla linea di cui al capoverso precedente e lo scalo marittimo di destinazione.

Art. 4.

Del minore introito derivante dai provvedimenti di cui i precedenti articoli sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Art. 5.

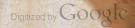
Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

*Dato a Roma, addì* 24 *giugno* 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — DANEO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine

Traspor
fin

La
zione g
monop
scaduta
sei mes

Di

Ordine

Apertur

D
aperta
impia

— nistra

— per i

— con
utiliz
lanci

— tuati

Part

**Ordine di servizio n. 188.** (C.).

**Trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle finanze (Direzione generale delle privative).**

(Vedi Ordini di servizio n. 135-1910, 185-1911, 414-1913 e 416-1914).

La convenzione stipulata col Ministero delle finanze (Direzione generale delle privative) per l'eseguimento dei trasporti del monopolio del sale e dei tabacchi e dell'azienda del lotto, che è scaduta col giorno 30 giugno corrente anno, è prorogata per altri sei mesi, cioè sino a tutto il 31 dicembre 1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 189.** (M. C. L.).

**Apertura all'esercizio della stazione di Olcenengo.**

Dal giorno 1° luglio 1915, sulla linea Torino-Milano viene aperta all'esercizio la stazione di Olcenengo, provvista dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 69 + 570, a sinistra nel senso da Torino a Milano;

— binari di precedenza, due della capacità di veicoli 70 quello per i treni dispari e veicoli 72 quello per i treni pari;

— scalo merci P. V. con magazzino merci, piano caricatore con carico di testa e di fianco servito dal relativo binario tronco, utilizzabile in parte anche pel carico e scarico dei completi, bilancia a ponte della portata di tonnellate 40 e sagoma limite;

— segnali di protezione: due semafori di 1ª categoria situati, quello verso S. Germano Vercellese a m. 485 e quello verso

Vercelli a m. 487 dall'asse del F. V., e preceduti a m. 805 il primo ed a m. 728 il secondo dal corrispondente semaforo d'avviso;

— due semafori di partenza ad un'ala collocati ai due lati della stazione, alla distanza dall'asse del F. V. di m. 157 quello verso Vercelli e di m. 202 quello verso S. Germano, che comandano rispettivamente ai treni dispari ed ai treni pari: le ali d'avviso di questi semafori sono accoppiate alle ali di 1ª categoria dei semafori di protezione.

I suddetti segnali si trovano tutti alla sinistra dei treni ai quali comandano.

— ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4124 e 4253 con la chiamata O C.

La stazione di Olcenengo viene ammessa senza alcuna limitazione ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità, merci a piccola velocità, tanto ordinaria che accelerata, veicoli e bestiame.

La stazione di Olcenengo eseguirà i propri versamenti alla Cassa compartimentale di Torino con la periodicità di cui la lettera *B* dell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913.

Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione valgono le norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », edizione giugno 1914, nell' « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo », edizione 1° maggio 1915, e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli Uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte di cui all'allegato al presente Ordine di servizio.

Per le aggiunte alla parte 4ª del « Prontuario generale - edizione luglio 1908 » e ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, verrà provveduto in occasione della prossima ristampa delle pubblicazioni medesime.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di servizio N. 189-1915.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » - Volume I (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 40 - dopo Ogliastro Cilento aggiungere:

Olcenengo / Torino-Milano / Torino 10° Chivasso / Novara /
I / V / B / G / A / O / V / B / S / - / T / F / - / 40 / S

— a pag. 69 - tabella (1) Modane-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa:

fra S. Germano Vercellese e Vercelli, aggiungere Olcenengo e le distanze seguenti indicate per ciascuna stazione:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Modane Stazione | Km. | 171 | Chivasso | Km. | 42 |
| Modane Confine (Bardonecchia Confine) | » | 159 | Castelrosso | » | 38 |
| Bardonecchia stazione | » | 152 | Torrazza di Verolengo | » | 35 |
| Beaulard | » | 146 | Saluggia | » | 31 |
| Oulx | » | 141 | S. Antonino di Saluggia | » | 28 |
| Salbertrand | » | 135 | Livorno Vercellese | » | 24 |
| Chiomonte | » | 125 | Bianzè | » | 19 |
| Meana | » | 118 | Tronzano | » | 14 |
| Bussoleno | » | 111 | Santhià | » | 11 |
| Susa | » | 118 | S. Germano Vercellese | » | 5 |
| Borgone | » | 104 | Vercelli | » | 9 |
| S. Antonino | » | 100 | Borgo Vercelli | » | 14 |
| Condove | » | 97 | Ponzana | » | 21 |
| S. Ambrogio | » | 93 | Novara | » | 31 |
| Avigliana | » | 90 | Trecate | » | 40 |
| Rosta | » | 85 | Magenta | » | 52 |
| Alpignano | » | 79 | Vittuone | » | 58 |
| Collegno | » | 75 | Rho | » | 67 |
| Torino P. N. | » | 70 | Musocco | » | 74 |
| Torino P. S. | » | 65 | Bovisa | » | 76 |
| Torino Dora | » | 63 | Milano C., P. Garibaldi e Scalo Farini | » | 80 |
| Settimo | » | 53 | Milano transito La Librera | » | 82 |
| Brandizzo | » | 46 | | | |

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1° maggio 1915) » si dovrà, a pag. 26, dopo Ogliastro Cilento, aggiungere:

Olcenengo /3/1/2/3/3/3/3/

In fine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo, si dovrà:

— a pag. 9 fra i nomi di Ogliastro Cilento e Olcio inserire:

Olcenengo 18/33/bis

— a pag. 18 fra i nomi di S. Germano Vercellese e Vercelli esporre il nome della nuova stazione di Olcenengo, nonchè la distanza ed il relativo instradamento regolandosi secondo quanto appresso.

Le stazioni della linea Modane-Torino-Milano dovranno rilevare la distanza per Olcenengo dalla tabella (1) a pag. 69 del Prontuario generale completata come sopra è detto.

Le altre stazioni della rete dovranno invece formare aggiungendo Km. 5 alla distanza esposta per S. Germano Vercellese, Km. 9 a quella esposta per Vercelli e Km. 80 a quella esposta per Milano Centrale, e scegliendo poi quella che resulta più breve. L'instradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

**Ordine di servizio n. 190.** (C.).

**Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento, granoturco e loro farine in servizio interno e cumulativo italiano.**

**(Vedi ordini di servizio n 41 e 75-1915).**

Con riferimento agli Ordini di servizio n. 41 e 75-1915 ed in relazione al decreto Luogotenenziale 24 giugno 1915, n. 931, si avverte che la validità della riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe speciali n. 101 (comprese le corrispondenti classi 18 e 19 del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali n. 1051 e 1052, accordata, sul percorso della rete dello Stato, per le spedizioni a carro completo di frumento, granoturco e loro farine, è prorogata fino a tutto il mese di agosto 1915, ferme restando tutte le disposizioni degli Ordini di servizio anzidetti.

Si aggiunge, per norma, che la riduzione è da intendersi ammessa anche per i trasporti dei semolini di frumento e di granoturco, destinato, oltre che alla distillazione, anche a qualsiasi altro uso industriale.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 191.** (C.).

**Agevolazioni di tariffa per i trasporti di merci a carro completo diretti o provenienti dalle località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.**

**(Vedi Ordine di servizio n. 178-1915).**

Con riferimento all'Ordine di servizio n. 178-1915 ed in relazione al decreto Luogotenenziale in data 24 giugno 1915, n. 932, si avverte che, sempre allo scopo di attenuare il disagio in cui si trovano le industrie ed i commerci nelle regioni poste sul versante

orientale della penisola a causa della sospesa navigabilità commerciale del mare Adriatico, dal 1° luglio 1915 fino a nuovo avviso, ai trasporti di merci in servizio interno e cumulativo italiano, come in appresso, sono accordate, per il percorso della rete dello Stato, le seguenti facilitazioni:

1° La riduzione del 25 per cento sui prezzi delle tariffe in vigore di cui al citato Ordine di servizio è estesa, alle medesime condizioni ivi stabilite, ai trasporti delle merci delle quali sia provata la provenienza dal mare e spedite a carro completo da S. Remo, Porto Maurizio, Oneglia, Vado, Orbetello e Cotrone per località poste oltre la linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze-Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone - Vinchiaturo-Benevento-Avellino-Rocchetta S. Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto, verso oriente.

Se il prezzo che si ottiene con la riduzione del 25 per cento risulta inferiore a quello a tariffa normale per il percorso dalla località di partenza alla stazione posta sulla menzionata linea, più vicina a quella destinataria, che si trova sull'itinerario della via più breve da partenza a destinazione, deve essere applicato questo ultimo prezzo.

Per norma delle stazioni destinatarie e degli Uffici di controllo, si prescrive che le stazioni mittenti dei trasporti di cui trattasi facciano risultare sui documenti di spedizione l'annotazione « merce proveniente dal mare - firma.......... ».

2° La detta riduzione del 25 per cento è pure accordata, sempre alle medesime condizioni stabilite con l'Ordine di servizio n. 178-1915, ai trasporti delle merci delle quali sia provata la provenienza dal mare e spedite a carro completo da Taranto e da Gallipoli per località poste sulle linee e tratti di linea: Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Foggia-Bari-Brindisi-Surbo, Ofantino-Margherita di Savoia, Barletta-Acquatetta, Bari-Acquaviva delle Fonti, Brindisi-Oria.

Se il prezzo che si ottiene con la riduzione del 25 per cento risulta inferiore a quello a tariffa normale:

*a*) da Taranto a Gioia del Colle od a Spinazzola, secondo l'istradamento più breve, nel senso verso nord, e da Taranto a

Francavilla Fontana, nel senso verso est, per i trasporti in partenza da Taranto;

b) da Gallipoli a Lecce, per i trasporti in partenza da Gallipoli;

deve essere applicato quest'ultimo prezzo.

Anche per i trasporti in partenza da Taranto deve essere fatta risultare sui documenti di spedizione l'annotazione di cui al punto 1°.

3° La tariffa speciale d'esportazione P. V. è estesa ai trasporti di merci a vagone completo destinate all'imbarco, per località del Regno, negli scali marittimi della costa occidentale, previsti dalla tariffa stessa e in partenza dalle località poste ad oriente della linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze-Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone-Vinchiaturo-Benevento-Avellino-Rocchetta S. Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto.

Se il prezzo computato in base alla citata tariffa risulta inferiore a quello a tariffa normale pel percorso fra la stazione di transito posta sulla linea di cui al capoverso precedente e lo scalo marittimo di destinazione, deve essere applicato quest'ultimo prezzo. La stazione di transito da prendersi per termine di confronto è quella più vicina alla stazione mittente, che si trova sull'itinerario della via più breve da partenza a destinazione.

Anche per questi trasporti devono essere osservate tutte le condizioni della tariffa speciale d'esportazione, comprese, beninteso, quelle della presentazione in duplice esemplare, da parte degli speditori, della lettera di porto a piccola velocità, dell'apposito modello, in carta di color rosa, e della consegna alla R. Dogana, da parte dei destinatari, della prescritta *Dichiarazione d'imbarco*, sulla quale, naturalmente, nello spazio riservato alla indicazione della destinazione estera dovrà essere invece esposta la località del Regno cui le merci sono dirette.

Tutti i trasporti fruenti delle suaccennate facilitazioni devono essere scritturati sui separati riassunti di cui l'ultimo capoverso dell'Ordine di servizio n. 178-1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

## Ordine di servizio n. 192. (P.).

### Rappresentanza del personale.

In seguito all'avvenuto decesso del capo stazione di 1° grado *Armocida* Vincenzo, delegato della 26ª categoria del personale per le circoscrizioni di Bari, Napoli e Reggio C., e mancando, perchè da tempo dimissionario, il delegato supplente, si stabilisce, in applicazione all'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 26ª appartenenti alle circoscrizioni di Bari, Napoli e Reggio C., per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della circoscrizione di Palermo, sig. *Salvago* Nunzio, capo stazione di 1° gr. a Catania.

*Distribuito ai Capi stazione principali e di 1° grado dei Compartimenti di Bari, Napoli e Reggio C.*

---

## Ordine di servizio n. 193. (S.).

### Abbonamenti al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.

Fino a nuova disposizione non si accettano abbonamenti di privati al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato. È quindi vietato alle Casse e alle stazioni di ricevere somme da privati per gli abbonamenti medesimi.

È del pari vietata la vendita ai privati di numeri isolati del Bollettino ufficiale.

---

## Ordine di servizio n 194. (V.).

### Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ferrovia Aulla-Lucca.

Con riferimento all'Ordine di servizio n. 159 (V) del 20 maggio 1915, si avverte che ai cinque veicoli sottoindicati dovranno essere applicati la serie e i numeri seguenti, in luogo di quelli indicati nel prospetto annesso all'Ordine di servizio suddetto, ferme restando le altre disposizioni comunicate coll'Ordine di servizio stesso:

| Tipo del veicolo | Marche attuali | | | Cat. di velocità | Portata | Marche da sostituirsi | | | Cat. di velocità | Portata |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sigla | Serie | Num. di servizio | | | Sigla | Serie | Num. di servizio | | |
| Carri coperti per trasporto merci . . . . | F.A.L. | G | 201 | 3 | 12 | F.S. | H | 320602 | 3 | 12 |
| Id. | » | » | 231 | » | » | » | » | 320703 | » | » |
| Id. | » | » | 232 | » | » | » | » | 320704 | » | » |
| Id. | » | » | 233 | » | » | » | » | 320705 | » | » |
| Id. | » | » | 234 | » | » | » | » | 320706 | » | » |

*Distribuito agli agenti delle classi* 40, 41, 42, 43 *e* 44.

**Ordine di servizio n. 195.** (C.).

**Concessione speciale VI.**

(Vedi ordine di servizio n. 15-1914).

Nell'elenco delle Associazioni di carità ammesse al beneficio della Concessione speciale VI, pubblicato con l'allegato *A* all'Ordine di servizio n. 15-1914, debbono essere praticate le seguenti aggiunte e modificazioni:

1°) modificare la denominazione « Associazione Suore di carità - Milano » (pag. 8, n. 106 dell'elenco) in quella di « Suore di carità della Venerabile Capitanio - Milano », mantenendo la nota (4) riferentesi all'Associazione stessa.

È inteso che i documenti di viaggio sui quali la denominazione dell'Associazione non sia conforme a quella sopracitata, dovranno essere quindi innanzi rifiutati dalle stazioni.

2°) sotto l'indicazione della sede di Roma della Pia Casa delle Scuole Cristiane (pag. 14, n. 169 dell'elenco) esporre anche la sede di « Torino ».

3°) a pag. 19 dell'elenco, fra i n. 239 e 240 aggiungere la: « Pia Casa delle Scuole Cristiane (5) Torino e Roma ».

e riportare a pie' di pagina la seguente annotazione:

« (5) Sono esclusi dalla concessione gli associati che insegnano nelle scuole a pagamento a Torino ed a Roma ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

## Ordine di servizio n. 196. (M. C.).

### Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio.

(Vedi Ordine di servizio n. 176-1915).

Dal giorno 3 luglio 1915 restano sospese le disposizioni di cui all'Ordine di servizio n. 176-1915 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 197. (M. e C.).

### Estensione del servizio merci nella fermata di Nichelino.

(Vedi Ordine di servizio n. 149-1914).

Dal giorno 5 luglio 1915 il limite massimo di peso per le singole spedizioni tanto a grande velocità che a piccola velocità ordinaria da e per la fermata di Nichelino della linea Torino-Torre Pellice viene portato da Kg. 500, quale è attualmente, a Kg. 1000, fermo restando la condizione che i singoli colli costituenti le spedizioni stesse non sieno di peso superiore a Kg. 100.

In conseguenza di quanto sopra nell'annotazione (7) in calce alla pag. 40 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà correggere da Kg. 500 in 1000 il peso massimo dei trasporti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 10.

---

**Ordine di servizio n. 198.** (C. e M.).

**Bagaglio degli abbonati.**

**(Vedi ordini di servizio n. 55-1907 e n. 29-1914, Circolare n. 25-1914 ed Ord. gen. n. 5-1915).**

A modificazione di quanto fu disposto col punto 5, secondo capoverso, delle « Istruzioni relative al servizio viaggiatori bagagli e merci durante la mobilitazione e la radunata del R. esercito e durante la guerra » pubblicate in allegato all'Ordine generale n. 5-1915, viene provvisoriamente riattivata, dalla data di ricevimento del presente Ordine di servizio, la concessione fatta agli abbonati coll'Ordine di servizio n. 55-1907 di far registrare come spedizioni a bagaglio le merci contenute in bauli, sacche e simili, *sotto l'osservanza delle seguenti condizioni*:

*a*) sono ammessi alla spedizione per ogni treno non più di due colli per ogni abbonato col peso massimo di Kg. 50 per collo;

*b*) i prezzi da riscuotere per le suddette spedizioni di merci a bagaglio sono quelli della tariffa generale bagagli aumentati del 25 % pei trasporti effettuati con treni accelerati e del 50 % per quelli fatti con treni diretti o direttissimi;

*c*) le spedizioni a bagaglio di cui sopra saranno accettate e trasportate colle limitazioni di treni precedentemente stabilite e risultanti dalla Prefazione all'orario generale di servizio 15 marzo 1915;

*d*) per l'accettazione e la riconsegna delle spedizioni valgono le disposizioni dell'Ordine di servizio n. 29-1914 e degli ultimi due capoversi della Circolare n. 25 dello stesso anno, in quanto non siano modificate da quelle dei comma precedenti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 199. (M.).

### Accettazione dei trasporti delle merci.

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'esercito (Direzione trasporti), a decorrere dal 5 luglio l'accettazione dei trasporti delle merci viene regolata come segue:

| N. d'ordine | STAZIONI | TRASPORTI AMMESSI | |
|---|---|---|---|
| | **Gruppo A** | | |
| 1 | Stazioni del tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo. | a) Spedizioni in dettaglio a G. V. fino a chilogrammi 100, di qualsiasi merce; | da e per qualunque stazione |
| 2 | Stazioni del tratto da Buttrio verso Cormons. | b) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione. | |
| | **Gruppo B** | | |
| 3 | Stazioni della linea Udine-Pontebba. | a) Spedizioni in dettaglio a G. V. fino a chilogrammi 100, di qualsiasi merce; | da e per qualunque stazione |
| 4 | Stazioni della linea Casarsa-Gemona Ospedaletto. | b) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione; | |

| N. d'ordine | STAZIONI | TRASPORTI AMMESSI | |
|---|---|---|---|
| 5 | Stazioni del tratto Postioma-Belluno. | c) Spedizioni a carro completo di qualsiasi merce a G. V., P. V. A., P. V. O. e a seconda delle tariffe; | da e per qualunque stazione dei gruppi B e C. |
| 6 | Stazioni del tratto Parona-Peri ed oltre. | d) Carta per giornali (a norma di tariffa); | |
| 7 | Stazioni del tratto Cavazzale-Schio. | e) Spedizioni di bozzoli (a norma di tariffa). | |
| 8 | Stazioni di Codroipo e Pasian Schiavonesco. | | |

## Gruppo C

| N. d'ordine | STAZIONI | TRASPORTI AMMESSI | |
|---|---|---|---|
| 9 | Stazioni del Compartimento di Venezia non comprese nei gruppi *A* e *B*. | a) Spedizioni in dettaglio a G. V. fino a chilogrammi 100, di qualsiasi merce; | da e per qualunque stazione |
| 10 | Tutte le altre stazioni della rete. | b) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione. | |
| | | c) Spedizioni a carro completo di qualsiasi merce a G. V., P. V. A., P. V. O., a seconda delle tariffe; | da e per qualunque stazione dei gruppi *B* e *C*. |
| | | d) Carta per giornali (a norma di tariffa); | |
| | | e) Spedizioni di bozzoli (a norma di tariffa); | |
| | | f) Spedizioni di qualsiasi trasporto a G. V., P. V. A., P. V. O. | da e per qualunque stazione del gruppo *C*. |

AVVERTENZE.

1) — I trasporti non ammessi dalle disposizioni di cui al prospetto sovraindicato potranno aver luogo unicamente in base a speciale autorizzazione impartita dalla Divisione movimento di Venezia alla quale le parti, o direttamente o col tramite della stazione di partenza, dovranno rivolgersi.

2) — Durante questo eccezionale periodo di esigenze militari tutti i trasporti devono essere ritirati subito dopo il ricevimento della lettera di avviso; diversamente sarà provveduto ad effettuarne lo scarico a spese, rischio e pericolo delle parti senza obbligo della ferrovia di porre le merci al riparo e di curarne la custodia. L'Amministrazione potrà inoltre vendere d'ufficio le merci deperibili.

3) — Per le spedizioni a carro completo non è consentito in nessun caso il deposito della merce in stazione in attesa del carro chiesto per il carico.

4) — Fino a nuovo avviso tutti i trasporti comunque effettuati sono sempre accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili ed in ogni caso a tutto rischio e pericolo degli speditori e fermi restando i termini di resa stabiliti al punto 8 delle istruzioni allegate all'Ordine generale n. 5-1915.

5) — Resta inteso che nell'accettazione delle merci continueranno ad aver vigore tutti gli speciali divieti che fossero già stati emanati o che venissero in seguito emanati dal R. Governo o da altre Autorità competenti.

Il presente abroga e sostituisce l'Ordine di servizio n. 180-1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

**Circolare n. 44.** (C.).

**Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.**

(Vedi Circolare n. 21-1915).

A seguito delle comunicazioni fatte colla Circolare n. 21 del corrente anno, si riporta qui appresso l'elenco dei comuni dichiarati successivamente fillosserati.

PIEMONTE.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

*Circondario di Acqui* — Cartosio.
*Circondario di Novi Ligure* — Ovada.

TOSCANA.

PROVINCIA DI LUCCA.

*Circondario di Lucca* — Bagni di Montecatini-Uzzano.

CAMPANIA.

PROVINCIA DI SALERNO.

*Circondario di Sala Consilina* — Ispani-Santa Marina.

BASILICATA.

PROVINCIA DI POTENZA.

*Circondario di Matera* — Pomarico.
*Circondario di Potenza* — Acerenza-Pietragalla.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

**Circolare n. 45.** (C.)

**False dichiarazioni della qualità delle merci.**

Si è constatato che sotto la voce di « agrumi » si eseguiscono spedizioni costituite in tutto od in parte di ortaglie, allo scopo di fruire indebitamente dei prezzi della tariffa eccezionale n. 903 A colla riduzione del 30 % di cui l'Ordine di servizio n. 1v 1915.

Si raccomanda, quindi, alle stazioni interessate, di intensificare la sorveglianza e la verifica di detti trasporti, affinchè tali false dichiarazioni non abbiano a passare inosservate.

Coll'occasione si raccomanda pure speciale attenzione per i trasporti dichiarati « frumento », « granoturco », « farina di frumento », ecc. affinchè non abbia ad accadere che sotto tali voci si spediscano altri cereali che, pur fruendo dei prezzi delle tariffe 101, 1051 o 1052, non hanno diritto alla riduzione del 50 % stabilita coll'Ordine di servizio n. 41 1915.

Mentre si confida nei buoni effetti del presente richiamo, si avverte anche che, in caso di negligenza, saranno prese misure disciplinari a carico dei responsabili.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 46.** (C.).

**Chiusura dell'agenzia di città di Treviso.**

(Vedi Circolare n. 63-1914).

Col giorno 30 giugno 1915 è cessato il servizio dei trasporti a domicilio tra il comune di Treviso e la stazione omonima ed è stata chiusa, di conseguenza, quella agenzia di città.

---

Si dovranno, perciò, cancellare le relative indicazioni a pag. 32 del fascicolo « Norme Condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912, nonchè le lettere « G. P. » a pag. 61, colonna 14, del « Prontuario generale delle distanze chilometriche », edizione 1914, di fianco al nome della suddetta stazione.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 *e* 22.

---

**Comunicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 7 corr., n. 155, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Carmelo Anastasi, di ignoti, fabbricante di calzature in Catania, via Garibaldi 46.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 7 corr., n. 157, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta « Casa di lavoro e beneficenza per famiglie di richiamati » in Roma, via Campo Marzio 63, e la signora Elena Mazzantini Rosso, direttrice della ditta stessa.

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNÈ.

# SENTENZE

## Clausola compromissoria. - Limiti di applicazione. - Questione estranea alla interpretazione ed esecuzione del contratto. - Giurisdizione ordinaria.

*Sottraendosi col compromesso o con la clausola compromissoria al giudizio dei Magistrati ordinari la decisione di determinate controversie, deferite ad una giurisdizione speciale, la competenza di questa deve essere rigorosamente contenuta e ristretta nei limiti assegnati, che non possono venire sorpassati ed estesi.*

*Stabilita così convenzionalmente la giurisdizione arbitrale per tutte le questioni che potessero insorgere tra le parti in ordine alla interpretazione ed applicazione dei patti contrattuali, sfugge alla competenza degli arbitri l'esame di un'azione di risarcimento di danni promossa da uno dei paciscenti contro l'altro e fondata su una asserta colpa extra contrattuale di quest'ultimo, per quanto compiuta durante la esecuzione del rapporto giuridico ed in occasione di esso.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA — Sentenza 23 aprile-22 maggio 1915 (est. Verdi) - Associazione Nazionale Movimento forestieri contro Ferrovie Stato.

### IN FATTO.

Tra le Ferrovie dello Stato e l'Associazione Nazionale Italiana per il Movimento dei Forestieri si stipulò il 30 settembre 1910 una convenzione a trattative private con la quale l'Associazione suddetta assumeva la continuazione del servizio, già in precedenza fatto in base ad altra convenzione 9 ottobre 1909, disdetta il 31

agosto 1910, ma prorogata sino al 30 settembre successivo, della vendita dei biglietti di viaggio nella sua - Agenzia Viaggiatori - sita in Venezia in Bocca di Piazza S. Marco, alle condizioni stabilite nell'atto suddetto e nel relativo capitolato d'oneri approvato dal Consiglio di Amministrazione il 3 giugno 1910 e depositato persso l'Ufficio Contratti della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato con atto 2 giugno 1910, registrato a Roma il 24 stesso mese ed anno.

Secondo la succitata convenzione (articolo 2) ed il Capitolato d'oneri (articolo 9) l'Agenzia doveva versare alla Cassa dell'Amministrazione in Bologna, ogni giorno, o con quella periodicità che dall'Amministrazione fosse stabilita, lo importo dei biglietti venduti rispettivamente nel giorno o nel periodo precedente, doveva rispondere pienamente ed in proprio verso detta Amministrazione del valore corrispondente al loro prezzo di tariffa di tutti i biglietti ad essa affidati per la vendita, ed era obbligata a pareggiare, tosto ricevutane notifica dall'Amministrazione, ogni differenza passiva emergente dalla revisione della contabilità dell'Agenzia ed ogni ammanco.

Verificatasi dal 19 aprile al 9 maggio 1912, per opera del fattorino Pavan Giovanni che aveva lo incarico di portare i gruppi dei valori all'ufficio della Grande Velocità, un ammanco complessivo di L. 11.717,60 pel quale ammanco il Pavan suddetto fu sottoposto a procedimento penale, a seguito di regolare denuncia dell'Agenzia, e condannato dal Tribunale di Venezia alla pena della reclusione per un anno, cinque mesi e quindici giorni, l'Amministrazione invitò l'Associazione Nazionale a reintegrarla dell'ammanco, ma questa, sulle prime, si rifiutò sostenendo non esservi tenuta, in quanto l'ammanco, sebbene avvenuto per l'opera di un suo dipendente, non si sarebbe potuto effettuare senza la colpa dell'Amministrazione ferroviaria, tenuta alla conservazione e custodia dei moduli e dei timbri di ufficio che servirono al Pavan per comprovare i fatti versamenti che apparivano dai moduli sottratti, nei quali era stato apposto il vero timbro d'ufficio. In seguito, peraltro, sotto proteste e riserve, versò la suindicata somma chiedendo contemporaneamente alla Direzione delle Ferrovie che si procedesse alla costituzione dell'arbitrato ai sensi dell'articolo 22 del suddetto capitolato d'oneri così concepito:

« Tutte le questioni che sorgessero tra l'Amministrazione e « l'Agente in ordine alla interpretazione ed alla applicazione del « suddetto capitolato e della relativa convenzione, saranno sotto- « poste al giudizio di tre arbitri, da nominarsi uno da ciascuno « delle due parti, il terzo dai primi due; in caso di loro disaccordo, « dal Presidente del Tribunale Civile di Roma ».

E la questione che l'Associazione intendeva sottoporre al giudizio arbitrale venne così formulata:

« Ritenuto in linea di fatto che Giovanni Pavan falsificando « bollette e distinte, si è indebitamente appropriato nei giorni 19 « e 27 aprile, 4 e 17 maggio 1912, della somma complessiva di « L. 11.719,50 contenuta in quattro distinti plichi che esso Pavan « aveva ricevuto dalla Assocciazione Nazionale Italiana, e che « doveva portare e consegnare al cassiere della stazione ferroviaria « di Venezia; ritenuto che per le speciali circostanze in cui ebbe a « verificarsi il fatto, l'Associazione ebbe a declinare e declinò qual- « siasi responsabilità per gli atti del Pavan; ritenuto infine che « la somma, in seguito ai fatti rilievi, fu integralmente versata con « ogni riserva dall'Associazione Nazionale Italiana alla Ammini- « strazione delle Ferrovie dello Stato, decidano i Signori Arbitri; « se il danno derivato dalle male arti del Pavan, debba essere a « carico dell'Associazione Nazionale Italiana, ovvero dell'Ammi- « nistrazione delle Ferrovie dello Stato e conseguentemente se co- « desta Amministrazione sia tenuta a rifondere all'Assocciazione « Nazionale Italiana in tutto, od in parte, la suddetta somma di « L. 11,717,50 eventualmente con gli interessi di legge ».

Essendosi la Direzione delle Ferrovie rifiutata perchè la proposta questione non poteva formare oggetto di giudizio arbitramentale giusta l'indicato articolo 22 del capitolato, l'Associazione con citazione 8 Novembre 1913 convenne innanzi al Tribunale di Roma la Direzione Generale delle Ferrovie e sostenendo che la interpretazione da questa data a detto articolo era arbitraria, o comunque, restrittiva perchè l'articolo medesimo non contiene alcuna distinzione, nel sottoporre al giudizio arbitrale tutte le questioni relative all'applicazione del capitolato e della convenzione, chiedeva si dichiarasse ed ordinasse che la vertenza, come era stata proposta, doveva essere deferita, per la sua risoluzione, ad un collegio di arbitri nei sensi e nei modi dell'enunciato articolo, con la condanna dell'Amministrazione alle spese di lite.

Il Tribunale, con sentenza 25 -febbraio-6 marzo 1914, accogliendo le eccezioni della convenuta Amministrazione, respinse la domanda attrice e dichiarò che la competenza a giudicare sulla proposta questione era dell'autorità ordinaria e condannò conseguentemente alle spese del giudizio l'Associazione, la quale con citazione 6 maggio 1914, propose appello chiedendo la riforma della sentenza impugnata per le stesse ragioni svolte in primo grado.

Nell'udienza di spedizione i procuratori presero le conclusioni in principio riportate.

## IN DIRITTO

Bene a ragione, osserva la Corte, il primo giudice ritenne che competente a giudicare sulla insorta questione fosse l'autorità giudiziaria ordinaria e non quella speciale degli arbitri, sia per i principi generali, concernenti l'applicabilità della clausola compromissoria, sia per il contenuto dell'articolo 22 del capitolato di oneri che la clausola stessa contempla.

En invero, sottraendosi col compromesso e con la clausola compromissoria, al giudizio dei magistrati ordinari, la decisione di determinate controversie, deferite ad una giurisdizione speciale, la competenza di questa deve essere rigorosamente contenuta e ristretta nei limiti assegnati, che non possono essere sorpassati ed estesi.

Nella fattispecie si ha che con l'articolo 22 del capitolato di oneri, formante parte integrante della stipulata concessione, si stabilì che tutte le questioni che sorgessero tra l'Amministrazione e l'agente della Associazione del movimento dei forestieri, in ordine alla interpretazione e applicazione dei capitolato e relativa convenzione, dovevano essere sottoposte al giudizio di tre arbitri.

Le questioni, quindi, di competenza della giurisdizione degli arbitri, derogativa a quella ordinaria, dovevano riferirsi esclusivamente alla interpretazione ed alla applicazione dei suddetti atti e delle condizioni e modalità contrattuali in essi contemplate, e non potevano nè dovevano estendersi a qualsiasi altra questione o controversia che potesse sorgere in occasione della esecuzione dello stipulato, e molto meno al di fuori di essa, per quanto a questa apparentemente attinenti.

Ora, tenendo presente il quesito, trascritto in narrativa, che llo appellante propone alla Direzione Generale delle Ferrovie con lettera 7 marzo 1913, è indubbio che ciò che avrebbe dovuto formare oggetto di esame e decisione degli arbitri, non concerneva menomamente la interpretazione ed applicazione delle stipulate condizioni contrattuali, e la eventuale inadempienza e violazione di esse, ma un'azione per risarcimento di danni basata su colpa extra contrattuale, sostenendosi dalla Associazione che, in tanto il di lei fattorino e dipendente Pavan potè appropriarsi della somma complessiva di L. 11.717.50 costituente l'equivalente dei biglietti venduti dall'Agenzia di Venezia nei giorni 19 e 29 aprile e 4 e 7 maggio 1912 e che dovevano essere versati al Cassiere della Stazione ferroviaria di Venezia, in quanto ebbe agio di servirsi, per comprovare i versamenti, di moduli e timbri che l'Amministrazione ferrovaria trascurò di conservare e custodire.

E tutto ciò è completamente estraneo al concetto della clausola compromissoria, alla interpretazione ed applicazione delle condizioni e modalità del contratto. Nè un nesso qualsiasi tra il fatto, che dovrebbe formare oggetto di arbitrato, ed il contratto, potrebbe desumersi dall'articolo 9 del capitolato di oneri, imperocchè non si contende sulla interpretazione di detto articolo, pel quale l'agenzia deve versare ogni giorno, o in determinati periodi l'importo dei biglietti venduti e l'agente deve rispondere personalmente ed in proprio verso l'Amministrazione, del valore corrispondente al loro prezzo di tariffa, di tutti i biglietti affidati per la vendita, obbligandosi a pareggiare ogni differenza passiva emergente dalla revisione della contabilità ed ogni ammanco; come neppure si contende sull'applicazione dell'articolo medesimo, alla cui disposizione l'agenzia ha già ottemperato versando appunto l'ammanco sia pure con protesta e riserva di rimborso. Si contende invece sopra un obbligo che vorrebbe ravvisarsi nell'Amministrazione delle Ferrovie, per una pretesa sua responsabilità indiretta a risarcire il danno che l'Associazione ha risentito, colmando quello ammanco dovuto al fatto delittuoso di un di lei dipendente, ed occasionato, come si asserisce, da negligenza dell'Amministrazione.

Non, adunque, una *condictio indebiti*, strettamente e conseguenzialmente dipendente dalla condizione contrattuale, di cui al-

l'articolo 9 del capitolato di oneri e riferentesi alla interpretazione ed applicazione di essa l'appellante intese promuovere, come giustamente ha osservato il primo giudice, e molto meno sostenere che essa avesse pagate somme non dovute, ma intese prospettare invece, una controversia, una questione del tutto diversa, quella cioè se il danno derivato dall'opera delittuosa del Pavan debba far carico in tutto o in parte all'Amministrazione ferroviaria.

Per le fatte considerazioni, le censure mosse alla sentenza impugnata non possono essere accolte, e l'appello perciò deve respingersi con la condanna della appellante nelle maggiori spese di questo giudizio.

*Per questi motivi*

La Corte respinge l'appello interposto dall'Associazione Nazionale per il Movimento dei forestieri.

ANNO VIII - N. 27

8 LUGLIO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, luglio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *giugno* 1915, *n.* 963, *col quale la R. nave-cisterna « Prometeo » è radiata dal quadro del R. Naviglio e passata al servizio delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per la marina e pei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La R. nave cisterna *Prometeo* è radiata dal quadro del R. Naviglio e passata al servizio delle ferrovie dello Stato.

La data di tale trapasso, nonchè la somma da corrispondersi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a quella della R. marina saranno stabilite d'accordo fra i due ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 luglio 1915, n. 166.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — VIALE — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: **ORLANDO.**

Decreto luogotenenziale 17 *giugno* 1915, *n.* 983, *recante provvedimenti a favore di impiegati e pensionati dello Stato richiamati in servizio del R. esercito* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e delle facoltà conferite al Governo dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il testo unico delle leggi sullo stato giuridico degl'impiegati civili, approvato col R. decreto 22 novembre 1908, n. 693;

Visto il testo unico delle leggi sugli stipendi e assegni fissi per il R. esercito, approvato col R. decreto 14 luglio 1898, n. 380 e successive modificazioni;

Visto il R. decreto 3 gennaio 1915, n. 2, prorogato sino al 31 dicembre 1915 con la legge 1° aprile 1915, n. 425;

Visto il R. decreto 15 aprile 1915, n. 471;

Visto il R. decreto 22 aprile 1915, n. 500;

Visto il R. decreto 13 maggio 1915, n. 620;

Visto il R. decreto 22 maggio 1915, n. 690, col quale è indetta la mobilitazione del R. esercito;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quelli della guerra, delle colonie, della pubblica istruzione e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli ufficiali del R. esercito richiamati dalla posizione ausiliaria hanno diritto allo stipendio ed alle indennità spettanti agli

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 6 luglio 1915, n. 168.

ufficiali dello stesso grado ed anzianità e della medesima arma in servizio attivo permanente pur continuando a percepire contemporaneamente l'assegno annuo di pensione del quale sono provvisti.

Durante il tempo in cui cumulano tali assegni perdono l'indennità annua di posizione ausiliaria ed il supplemento alla indennità medesima.

### Art. 2.

Gli impiegati ed i pensionati civili e militari dello Stato sotto le armi hanno diritto di percepire, oltre lo stipendio o assegno giornaliero ed indennità dei militari dello stesso grado ed anzianità e della medesima arma in servizio attivo permanente, anche lo stipendio di impiegato o la pensione di cui sono provvisti.

Nello stesso tempo però non hanno diritto a percepire la indennità giornaliera di cui alla tabella V del testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il R. esercito, approvato col R. decreto 14 luglio 1898, n. 380 e successive modificazioni, ed il supplemento da essi eventualmente goduto prima della mobilitazione.

### Art. 3.

Per gli ufficiali della posizione ausiliaria, di complemento, di milizia territoriale e di riserva che, come impiegati dello Stato o pensionati, cumulino lo stipendio del grado con lo stipendio di impiegato o con la pensione a carico dello Stato, ai termini dei precedenti articoli, sono sospese le indennità giornaliere stabilite dal R. decreto 3 gennaio 1915, n. 2, prorogato sino al 31 dicembre 1915 con la legge 1° aprile 1915, n. 425, e dai RR. decreti 15 aprile 1915, n. 471 e 22 aprile 1915, n. 500.

Qualora però, per effetto di tale disposizione, gli ufficiali predetti, che alla data della mobilitazione generale dell'esercito già si trovavano in servizio, cumulando lo stipendio del grado militare con lo stipendio da impiegato o con la pensione a carico dello Stato, non vengano a raggiungere la somma complessiva lorda che loro precedentemente competeva, avranno diritto alla relativa differenza

fino a che rimangano in sede diversa da quella in cui avevano la residenza abituale al momento del richiamo, ed, in ogni caso, non oltre il 31 dicembre 1915.

### Art. 4.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli 2 e 3 sono applicabili anche ai personali contemplati negli articoli 2, 3 e 4 del R. decreto 13 maggio 1915, n. 620, che continuano a percepire le competenze stabilite dal decreto medesimo e ricevono contemporaneamente lo stipendio o l'assegno giornaliero e le indennità dei militari dello stesso grado ed anzianità e della medesima arma in servizio attivo permanente.

### Art. 5.

Gli ufficiali richiamati dal congedo provvisorio, invece dell'assegno di cui sono provvisti, ricevono lo stipendio e le indennità degli ufficiali dello stesso grado ed anzianità e della stessa arma in servizio attivo permanente.

Non sono dovute loro le indennità speciali stabilite dai RR. decreti richiamati nel primo comma dell'articolo 3.

### Art. 6.

Le disposizioni di cui negli articoli precedenti sono applicabili anche ai militari richiamati dal congedo e facenti parte dei corpi di occupazione della Libia e dell'Egeo.

### Art. 7.

Le precedenti disposizioni intorno ai cumuli di stipendi, pensioni, assegni e indennità hanno effetto dal giorno della mobilitazione generale, e cioè dal 23 maggio 1915 e per tutto il periodo in cui l'esercito resterà mobilitato, rimanendo sospesa qualsiasi limitazione o riduzione stabilita dalla legge 19 luglio 1862, n. 722 e

ogni altra disposizione in quanto sia difforme da quelle contenute nel presente decreto.

Le disposizioni stesse non sono applicabili nei casi di arruolamento volontario.

Art. 8.

Gli impiegati, i pensionati e gli insegnanti delle scuole primarie la cui amministrazione è affidata al Consiglio scolastico provinciale possono delegare la riscossione delle pensioni e degli stipendi loro spettanti come impiegati civili o insegnanti con atto amministrativo a persona fra quelle indicate nell'art. 142 del Codice civile, la quale potrà riscuotere, senza la produzione del certificato di esistenza in vita del titolare sino a quando il Ministero della guerra non abbia, in caso di morte, comunicato il decesso all'Amministrazione centrale competente.

Resta fermo il disposto dell'art. 411 del vigente regolamento di contabilità generale dello Stato per quelli che non intendono valersi della facoltà di cui nel presente articolo.

In caso di indebito pagamento sarà provveduto per il recupero nei modi consueti.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — ZUPELLI — MARTINI — GRIPPO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *giugno* 1915, *n.* 986, *col quale vengono prorogate fino al* 31 *dicembre* 1915 *le disposizioni del R. decreto* 28 *marzo* 1915, *n.* 313, *vietante la pubblicazione di notizie relative alle materie indicate ai numeri* 1, 2, 3, 4 *del R. decreto stesso* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273, recante provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato;

Ritenuta la necessità di limitare temporaneamente la pubblicazione con qualsiasi mezzo di notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri di grazia e giustizia e dei culti, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni del R. decreto 28 marzo 1915, n. 313, vietante la pubblicazione con qualsiasi mezzo di notizie relative alle materie indicate nei numeri 1, 2, 3, 4 dell'articolo unico del decreto stesso sono prorogate fino al 31 dicembre 1915.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 luglio 1915, n. 166.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ORLANDO — ZUPELLI — VIALE.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## **Ordine di servizio n. 200** (M. V. S. C.).

### **Servizi di carrozze a letti e ristorante.**

Dal 1° luglio 1915 è in vigore la nuova convenzione per la circolazione di carrozze a letti, carrozze ristorante e treni di lusso della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits, e per conseguenza dalla data stessa cessa d'aver vigore la convenzione 21 ottobre 1905.

Per l'esecuzione coi treni ordinari dei servizi di carrozze a letti e ristorante interni e internazionali, valgono le disposizioni seguenti.

1. *Ammissione dei viaggiatori nelle carrozze a letti.* — Per essere ammessi nei compartimenti a letti delle carrozze della C.I.W.L. i viaggiatori devono essere muniti di recapiti di prima classe valevoli per il treno col quale circolano le carrozze stesse, e pagare le relative sovratasse per le quali la C.I.W.L. deve rilasciare appositi scontrini di supplemento muniti di timbro a secco delle Ferrovie dello Stato.

La C.I.W.L. non può esigere dai viaggiatori, all'infuori delle suddette sovratasse, alcun altro compenso per la preparazione e l'uso dei letti nè per le altre comodità offerte nelle carrozze.

Nei compartimenti ordinari delle carrozze a letti (*cours-wagen*) l'ammissione dei viaggiatori è regolata dalle condizioni in vigore per le carrozze F.S., senza ingerenza del personale della C.I.W.L. e senza applicazione di alcuna sovratassa.

2. *Occupazione dei posti a letto.* — Ad un viaggiatore munito di un solo biglietto ferroviario può essere concesso l'uso dei due posti a letto di una medesima cabina, verso rilascio di due scontrini di supplemento ed esazione di due sovratasse per un medesimo percorso.

I ragazzi d'età inferiore ai tre anni sono ammessi gratuitamente nelle carrozze a letti purchè occupino lo stesso letto assegnato alla persona che li accompagna.

Pei ragazzi dai tre ai sette anni è dovuta l'intera sovratassa. Però per un ragazzo di età inferiore ai tre anni che occupi un posto a letto e per due ragazzi che non abbiano compiuto i sette anni occupanti un solo posto, si esige una sovratassa, rilasciando uno scontrino di supplemento.

I posti a letto nelle carrozze della C.I.W.L. s'intendono a disposizione dei richiedenti dalla stazione per la quale vennero prenotati. Non venendo occupati in partenza dalla stazione dalla quale avrebbe dovuto aver principio il viaggio, i posti a letto si intendono disponibili.

3. *Servizi straordinari con carrozze a letti.* — Quando sia consentito l'uso di intere carrozze a letti della C.I.W.L. per servizi straordinari richiesti da privati, la Compagnia esige la tassa di locazione che le spetta e cura che i viaggiatori siano muniti di tanti biglietti di prima classe a tariffa ordinaria di corsa semplice (tariffa generale o differenziale A, a seconda del percorso) quante sono le persone che vi prendono posto, con un minimo di quindici biglietti.

Per l'eventuale eccedenza del percorso a vuoto del veicolo, rispetto a quello a carico, spetta alle F. S. la tassa di L. 0,359 per carrozza-chilometro, che la Compagnia potrà esigere dai richiedenti.

4. *Ammissione dei viaggiatori nelle carrozze ristorante.* — Nelle carrozze ristorante sono ammessi i viaggiatori di qualunque classe dei treni coi quali circolano le carrozze stesse.

I viaggiatori di seconda e terza classe possono però intrattenersi nelle carrozze ristorante soltanto per la durata dei pasti; perciò non debbono accedervi se non dopo avere avuto avviso dal personale della Compagnia che il pasto è pronto, e debbono lasciare la carrozza ristorante appena terminato il servizio del pasto al quale hanno partecipato. In caso di inosservanza saranno assoggettati al pagamento della differenza del prezzo fra il biglietto

di cui sono provvisti e quello di prima classe per il percorso effettuato abusivamente nella carrozza ristorante.

A richiesta degli agenti della C.I.W.L., anche i viaggiatori di prima classe sono tenuti a lasciare la carrozza ristorante appena terminato il pasto al quale hanno partecipato, quando debba essere servita una serie successiva di pasti.

5. *Tariffe delle consumazioni.* — Per le prime colazioni, seconde colazioni e pranzi sono stabiliti prezzi fissi comuni a tutti i servizi interni della Rete. Le tariffe e le distinte delle vivande dei pasti a prezzo fisso, nonchè le tariffe delle consumazioni alla carta, debbono risultare da appositi manifesti esposti nell'interno delle carrozze ristorante ed in quelle a letti nelle quali fossero servite consumazioni.

Nessuna riduzione spetta di diritto sulle tariffe predette, nemmeno a favore del personale delle Ferrovie dello Stato.

La Compagnia è tenuta a rilasciare la ricevuta del prezzo che i suoi agenti riscuotono per le consumazioni.

6. *Servizi straordinari con carrozze ristorante.* — Quando sia consentito l'uso di intere carrozze ristorante della C.I.W.L. per servizi straordinari richiesti da privati, spetta alle F. S. la tassa di L. 0,359 per carrozza-chilometro tanto per il percorso a carico, quanto per quello a vuoto da e per la località di deposito o dalla e per la stazione di contatto con altra Amministrazione, tassa che la Compagnia potrà esigere dai richiedenti, oltre alla tassa di locazione che le spetta.

7. *Prenotazione dei posti.* — La prenotazione dei posti nelle carrozze a letti e ristorante è fatta dalla C.I.W.L. a mezzo delle proprie agenzie, dei propri uffici e dei propri agenti speciali residenti in determinate stazioni, senza alcuna ingerenza delle Ferrovie dello Stato (*).

---

(*) Gli uffici della C.I.W.L. si trovano attualmente a: Bordighera, Bologna, Brindisi, Catania, Cernobbio, Como, Firenze, Gardone-Riviera, Genova, Menaggio, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Pallanza, Perugia, Rapallo, Rimini, Roma, Salsomaggiore, S. Remo, Stresa, Siracusa, Taormina, Torino, Venezia, Ventimiglia, Verona.

Il personale di servizio alle carrozze ristorante è autorizzato a fare la pubblicità e la prenotazione dei posti, prima della partenza dei treni, introducendosi nelle carrozze o percorrendo il marciapiede ad esse prospiciente. La pubblicità e la prenotazione dei posti sono autorizzate anche durante la corsa dei treni.

8. *Documenti di scorta delle carrozze in servizio.* — Le carrozze a letti viaggianti in servizio sono scortate da un foglio di controllo dei posti occupati e da un foglio d'accompagnamento sul quale l'agente della C.I.W.L. indica gli estremi degli scontrini di supplemento rilasciati ai viaggiatori e dei biglietti ferroviari di cui i medesimi sono provvisti.

Le carrozze ristorante in servizio sono pure scortate da apposito foglio d'accompagnamento, sul quale l'agente della C.I.W.L. indica la quantità dei pasti che vengono serviti, distintamente per le prime colazioni, seconde colazioni e pranzi a prezzo fisso e per le refezioni alla carta.

Tali documenti devono essere esibiti a richiesta del personale di controlleria delle Ferrovie dello Stato.

9. *Divieto di fumare nelle carrozze della C.I.W.L.* — La facoltà di fumare nelle carrozze ristorante è disciplinata dalle norme in vigore per le carrozze ordinarie delle Ferrovie dello Stato; nelle carrozze a letti è vietato fumare senza il consenso dell'altro viaggiatore occupante la medesima cabina.

10. *Controllerie.* — Gli agenti ferroviari incaricati di ispezioni e quelli addetti al servizio dei treni ed alla controlleria dei viaggiatori hanno libero accesso nelle carrozze della C.I.W.L. ma debbono trattenervisi il tempo strettamente necessario per eseguirvi le controllerie dei biglietti dei viaggiatori, nonchè per compiervi le altre mansioni di loro competenza.

La controlleria dei biglietti nelle carrozze ristorante è da evitarsi durante il servizio dei pasti a prezzo fisso; di norma dovrà praticarsi quando i viaggiatori accedono od escono dalla carrozza.

11. *Trasporto bagagli e cani nelle carrozze della C.I.W.L.* — Il trasporto dei bagagli e dei cani e di quanto altro possono por-

tare con loro i viaggiatori che prendono posto nelle carrozze della C.I.W.L. è disciplinato dalle tariffe in vigore sulle F. S.

Non è ammessa l'introduzione di cani e di oggetti ingombranti nelle carrozze ristorante.

12. *Oggetti rinvenuti nelle carrozze della C.I.W.L.* — Gli oggetti ed i valori rinvenuti dagli agenti della Compagnia nelle carrozze a letti e ristorante devono essere da essi consegnati al Capo conduttore del treno, il quale, se non vengono reclamati durante il viaggio, li consegna al Capo della stazione termine di corsa sulle linee dello Stato, con le norme in uso.

13. *Veicoli da usare per i servizi interessanti le F. S.* — Con particolari comunicazioni sarà indicato quali veicoli della C.I.W.L. debbano essere usati pei servizi interni italiani e pei servizi internazionali interessanti le F. S.

In casi eccezionali, e salvo contrarie disposizioni, può essere ammesso per i servizi internazionali qualsiasi veicolo C.I.W.L. compreso nel « Prospetto dei veicoli della Compagnia Internazionale delle carrozze a letti ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato ».

14. *Riparazione e manutenzione.* — La C.I.W.L. provvede con propri mezzi alla riparazione ordinaria e straordinaria dei suoi veicoli circolanti sulle ferrovie dello Stato. In casi speciali, compatibilmente colle esigenze della manutenzione del proprio materiale ed in seguito a richiesta scritta della C.I.W.L., le Ferrovie dello Stato assumono di eseguire, a mezzo di personale proprio, riparazioni di piccola entità necessarie per poter mantenere in circolazione i veicoli.

Il rialzo e le visite dei veicoli C.I.W.L. destinati a servizi interni e cumulativi italiani, devono farsi secondo le norme vigenti pel materiale F. S. destinato a circolare coi treni coi quali viaggiano i veicoli stessi. Le Ferrovie dello Stato sorvegliano a mezzo dei propri agenti che i lavori di riparazione alle parti che interessano la sicurezza e regolarità del servizio, quali sono gli organi di trazione e repulsione, quelli del rodiggio e della sospensione, i freni, gli apparecchi di sicurezza, ecc. siano eseguiti colla

voluta accuratezza. Detti agenti possono eseguire tutte le verifiche e prove che reputano necessarie.

L'importo della prestazione d'opera degli agenti incaricati della sorveglianza e delle constatazioni di cui sopra, viene addebitato alla C.I.W.L.

Per i veicoli adibiti a servizi internazionali, la C.I.W.L. è tenuta ad accordarsi con una delle Amministrazioni interessate nel percorso, perchè sia eseguita una sorveglianza delle riparazioni analoga a quella esercitata dalle F. S. per i veicoli destinati a servizi interni italiani.

15. *Pulizia, riscaldamento, illuminazione e lubrificazione.* — La pulizia interna ed esterna, la lubrificazione dei freni, tenditori e repulsori, il riscaldamento e l'illuminazione dei veicoli della C.I.W.L. sono a carico della Compagnia.

Tuttavia le Ferrovie dello Stato assumono di provvedere, a rimborso di spesa, all'illuminazione elettrica e, compatibilmente con le esigenze del proprio servizio, anche al riscaldamento a vapore dei veicoli. Provvedono pure a fornire alla Compagnia le materie occorrenti pel riscaldamento autonomo e pel servizio interno delle carrozze, dietro richiesta scritta da farsi di volta in volta dagli agenti della C.I.W.L. ai Capi stazione.

Le Ferrovie dello Stato provvedono gratuitamente alla lubrificazione delle boccole dei veicoli della C.I.W.L. in circolazione; provvedono pure all'eventuale pulizia esterna nelle stazioni intermedie nelle quali sia fatta alle altre carrozze viaggianti con lo stesso treno e semprechè la C.I.W.L. non abbia in luogo pulitori propri; forniscono inoltre gratuitamente l'acqua occorrente al servizio delle carrozze, restando alla C.I.W.L. l'obbligo di provvedere ad attingerla e trasportarla con personale e recipienti propri.

Ai pulitori dei treni in corsa è fatto divieto di transitare o soffermarsi nelle carrozze ristorante durante i periodi in cui sono serviti i pasti.

16. *Manovre, circolazione e ricovero dei veicoli.* — Le Ferrovie dello Stato eseguono tutte le manovre e le altre operazioni occorrenti per l'aggiunta ai treni dei veicoli della C.I.W.L., per il distacco dai medesimi e per il loro ricovero nelle stazioni.

Durante i viaggi, le porte delle carrozze della C.I.W.L. (sia d'accesso che d'intercomunicazione) non possono essere chiuse che con la sola *chiave quadra* prescritta dall'Unità Tecnica; gli agenti delle F. S. che per ragioni del loro servizio avessero ad aprirle, sono in obbligo di richiuderle con la stessa chiave.

Al termine del viaggio, e quando le carrozze rimangono giacenti nelle stazioni, le porte stesse debbono invece essere chiuse con la serratura di tipo speciale di cui sono provviste.

Le carrozze della C.I.W.L. debbono essere munite, durante i viaggi, dell'apposita chiave per la manovra dei nottolini dei mantici d'intercomunicazione, e, nelle stazioni nelle quali occorra eseguirne l'attacco o lo stacco, il personale della C.I.W.L. deve interessarsi a fornire la detta chiave al personale F. S. incaricato di eseguire la manovra, senza attendere che sia da questo richiesta.

Il trasporto a vuoto dei veicoli della C.I.W.L., salvo autorizzazione superiore, deve aver luogo esclusivamente con treni accelerati, omnibus o merci, esclusi i direttissimi e diretti.

17. *Danni al materiale, oggetti di corredo e provvigioni.* — Le Ferrovie dello Stato rispondono dei danni ai veicoli della C.I.W.L. che siano determinati da colpa delle F. S. e dei loro agenti, ed il cui importo superi le L. 50 (cinquanta). È però escluso, in ogni caso, il risarcimento di sole rotture di vetri.

Le Ferrovie dello Stato rispondono pure dei danni agli oggetti di corredo ed alle provvigioni il cui importo superi le L. 50 (cinquanta), quando si siano prodotti insieme ad un guasto al veicolo di cui le F. S. sono tenute a rispondere a senso del punto precedente, e siano stati accertati prontamente in contraddittorio.

I verbali di accertamento sono compilati, in contraddittorio cogli agenti della C.I.W.L., dal Capo stazione o chi per lui, possibilmente in concorso di un agente tecnico, ovvero, pei treni in corsa, dal Capo treno. Sono redatti in doppio esemplare, in lingua italiana, e nei medesimi deve risultare:

*a*) la descrizione dettagliata delle avarie alle carrozze (tenendo distinte le rotture di lastre delle vetrate);

*b*) la descrizione dei guasti e delle rotture degli oggetti di corredo e provvigioni;

*c*) l'esatta indicazione delle circostanze di tempo e di luogo in cui i danni si sono prodotti;

*d*) tutte le circostanze di fatto che valgono a stabilire la precisa causale del danno;

*e*) se, data l'ora regolamentare dei pasti, le tavole del ristorante avrebbero dovuto o no essere apparecchiate;

*f*) se del caso, la Squadra rialzo o l'Officina in cui sarà inoltrata la carrozza per la riparazione.

Devono farsi verbali separati per i danni al veicolo e per quelli agli oggetti di corredo e provvigioni.

Deve pure redigersi verbale d'accertamento, in doppio esemplare, per la mancanza di oggetti di corredo o avarie nei compartimenti ordinari delle carrozze a letti (*cours-wagen*), mancanze o avarie che gli agenti delle F. S. devono constatare prima della partenza del treno; nonchè per i danni verificatisi durante il viaggio nei compartimenti stessi e che gli agenti della Compagnia devono denunciare e far constatare dal personale F. S. non oltre la stazione termine di corsa.

Un esemplare dei verbali è trattenuto dagli agenti della C.I.W.L., l'altro è trasmesso alla Divisione Veicoli nella cui circoscrizione si trova la stazione che redige il verbale, ovvero, pei verbali redatti in viaggio, la stazione termine di corsa della carrozza.

18. *Uso del telegrafo.* — I telegrammi concernenti esclusivamente il servizio e la circolazione dei veicoli della C.I.W.L. sono ricevuti e trasmessi come telegrammi di servizio dal personale delle F. S. in seguito a richiesta verbale degli agenti della C.I.W.L. al Capo stazione, il quale deve vistarli.

Non sono accettati, se non a pagamento, quelli relativi a prenotazioni di posti, quelli fra gli uffici della Compagnia e con terzi relativi alle concessioni di veicoli in servizio straordinario, e in genere quelli di interesse interno della C.I.W.L.

19. *Trasporti per il servizio della C.I.W.L.* — La C.I.W.L. è autorizzata a trasportare gratuitamente nei propri veicoli, oltre agli oggetti ed alle provvigioni per le occorrenze di ciascuna car-

rozza, la corrispondenza d'ufficio concernente esclusivamente il proprio servizio, la quale perciò deve portare esternamente il timbro della Compagnia o la firma del funzionario mittente.

Oggetti di corredo (biancheria, coperte, stoviglie, ecc.) generi di consumo (esclusi i rifornimenti dei magazzini e dei depositi) nonchè pezzi di ricambio occorrenti per la riparazione dei veicoli adibiti a servizi interessanti le F. S. e quelli tolti d'opera dai veicoli stessi, sono trasportati gratuitamente sulle ferrovie dello Stato.

Questi trasporti debbono essere perciò convenientemente condizionati e pei medesimi valgono le modalità stabilite dall'O. S. n. 332-1914 (Bollettino ufficiale n. 43 del 22 ottobre 1914).

Quando si tratti di spedizioni di pezzi di ricambio che, per le loro dimensioni o peso o per la loro quantità, debbano essere trasportati in carri merci, il trasporto sarà fatto in base a lettera di porto per spedizione in servizio rilasciata dalla Divisione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la località alla quale la spedizione è destinata, previo accertamento che i pezzi da spedire siano effettivamente destinati a veicoli C.I.W.L. adibiti a servizi interessanti le F. S.

Per alcune spedizioni fatte dall'Officina di Greco Milanese della C.I.W.L. valgono disposizioni speciali.

20. *Personale della C.I.W.L.* — Gli agenti della C.I.W.L. hanno libero accesso nelle stazioni. Quelli che viaggiano nelle carrozze della Compagnia per il disimpegno o in dipendenza del loro servizio, sono trasportati gratuitamente dalle F. S. con iscrizione sul foglio d'accompagnamento.

Gli agenti stessi devono perciò essere muniti a cura della C.I.W.L. di una carta di riconoscimento dalla quale risulti il loro nome e la loro qualifica, coll'obbligo di presentarla ad ogni richiesta degli agenti ferroviari incaricati delle controllerie nelle stazioni e sui treni. La carta di riconoscimento non dà diritto a viaggiare in veicoli diversi da quelli della C.I.W.L. senza speciale autorizzazione delle Ferrovie dello Stato.

Gli agenti che disimpegnano mansioni a contatto col pubblico devono inoltre vestire la prescritta uniforme.

Gli agenti di nazionalità estera addetti ai servizi internazionali debbono conoscere a sufficienza la lingua italiana per il disimpegno del proprio servizio.

Gli agenti della C.I.W.L. devono uniformarsi alle prescrizioni dell'Amministrazione ferroviaria; sono soggetti agli ordini dei dirigenti delle stazioni e dei Capi treno per quanto riguarda lo svolgimento del servizio ferroviario; debbono prestarsi ad ogni richiesta degli agenti della forza pubblica incaricati della sorveglianza e della visita dei treni; sono tenuti ad osservare le leggi di polizia e sicurezza sulle strade ferrate, quelle in materia sanitaria, postale, doganale e daziaria, e quelle riguardanti i servizi monopolizzati da parte dello Stato.

21. *Viaggi fuori servizio degli agenti della C.I.W.L.* — Per i viaggi da effettuarsi dagli agenti della C.I.W.L. sia per scortare carrozze della Compagnia fuori servizio, sia nei compartimenti ordinari dei treni, gli agenti stessi devono essere muniti di regolari recapiti di viaggio che saranno forniti gratuitamente dalle F. S. a richiesta della C.I.W.L.

A domanda scritta dei Controllori ed eccezionalmente di altro agente della C.I.W.L. in uniforme e munito della carta di riconoscimento, i Capi stazione rilasceranno tuttavia dei moduli Ci-201 in esenzione di tasse e ne daranno immediato avviso alla propria Divisione del Movimento.

Quando le richieste vengono presentate da un agente della C.I.W.L. che non sia Controllore, occorre che, entro il termine di quarantott'ore, pervenga alla stazione che ha autorizzato il viaggio fuori servizio, la conferma scritta del Controllore nella giurisdizione del quale trovasi la stazione.

A viaggio compiuto gli agenti della C.I.W.L. consegnano tali biglietti Ci-201 al proprio Controllore, il quale li rimette alla Divisione del Movimento da cui dipende la stazione che li ha emessi, giustificandone la richiesta.

Competono biglietti di seconda classe ai Controllori, Magazzinieri, Cantinieri, Primi camerieri, Capi cuochi, Conduttori, Capi operai e Capi pulitori; di terza classe agli Operai, Camerieri, Cuochi, Dispensieri, Aiuti magazzinieri, Aiuti cantinieri, Pulitori e Sguatteri.

Quando, per giustificata urgenza, il viaggio debba effettuarsi con treni sprovvisti della terza classe, possono rilasciarsi biglietti di seconda anche agli agenti cui compete la terza.

Sono abrogate le precedenti disposizioni in materia, eccettuate quelle qui esplicitamente richiamate.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 15, 16, 22, 41, 42, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

---

**Ordine di servizio n. 201.** (C.).

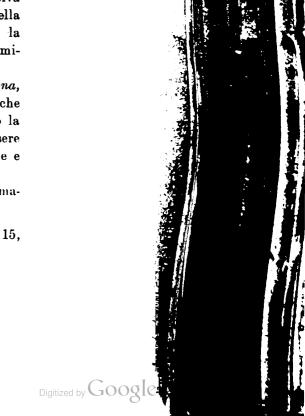
**Modificazione alle distanze da e per Terzo Montabone.**

In seguito all'attivazione del nuovo F. V., alla progressiva chilometrica 44.158, della stazione di Terzo Montabone, della linea Alessandria-Acqui-Savona, le distanze intercedenti fra la stazione suddetta e quelle di Bistagno e di Rocchetta Cairo diminuiscono di un chilometro.

In conseguenza, nella tabella (*31*) *Alessandria-Acqui-Savona,* a pag. 75 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato - Edizione giugno 1914 » la distanza di Km. 6 fra Terzo Montabone e Bistagno deve essere rettificata in Km. 5, e quella di Km. 38 fra Terzo Montabone e Rocchetta Cairo in Km. 37.

Analoghe varianti saranno da apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 202. (C.).

### Servizio italo-francese con la P. L. M.

(Vedi Ordine di servizio n. 175-1915).

Con validità dal 1° giugno 1915 sono da apportarsi le seguenti modificazioni alla Tabella delle « *Tasse complementari pei trasporti a P. V. ordinaria, via Iselle* », che figura alla pagina 447 della tariffa diretta italo-francese P. L. M. (edizione 1° gennaio 1907):

1° — annullare con tutte le relative indicazioni la colonna 11 *c* per sei tonnellate (la quinta della pagina).

2° — sostituire i prezzi della colonna 11 *c* (prezzo per vagone da 10 tonnellate) con quelli appresso indicati:

| Numero dei gruppi | Prezzo frs. | Numero dei gruppi | Prezzo frs. | Numero dei gruppi | Prezzo frs. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0.80 | 18 | — | 35 | 32.25 |
| 2 | 0.75 | 19 | 20.90 | 36 | 35.80 |
| 3 | 1.65 | 20 | 2.85 | 37 | 37.85 |
| 4 | 5.95 | 21 | 23.85 | 38 | 39.40 |
| 5 | 7.35 | 22 | 6.50 | 39 | 44.10 |
| 6 | 5.95 | 23 | 3.75 | 40 | 42.40 |
| 7 | 9.70 | 24 | 1.— | 41 | 44.40 |
| 8 | 8.95 | 25 | 26.85 | 42 | 44.45 |
| 9 | 11.75 | 26 | — | 43 | 52.60 |
| 10 | 11.95 | 27 | 9.75 | 44 | 55.55 |
| 11 | 11.95 | 28 | 26.85 | 45 | 59.95 |
| 12 | 13.15 | 29 | — | 46 | 62.95 |
| 13 | 6.80 | 30 | 29.85 | 47 | 67.70 |
| 14 | 17.90 | 31 | 3.75 | 48 | 70.65 |
| 15 | 17.90 | 32 | 30.40 | 49 | 75.85 |
| 16 | 2.85 | 33 | 29.85 | 50 | 83.85 |
| 17 | 3.25 | 34 | 32.15 | | |

3° — esporre in testa alla detta colonna 11 *c* (prezzo per vagone da 10 tonnellate) il richiamo (2) e riportare a piedi di pagina la seguente nota corrispondente:

(2) Quando la distanza dalla stazione mittente italiana a *Modane stazione* o a *Iselle transito* sorpassa i 300 chilometri e non eccede i 600, ai prezzi stabiliti per la serie *c* (prezzi per vagone completo di 10 tonnellate) dalla tariffa eccezionale n. 11 P. V. o ai prezzi del prontuario A, annesso alla tariffa stessa, (parte II B - pag. 225-258 ristampate col secondo supplemento in vigore dal 1° giugno 1915), non devono essere aggiunte le tasse complementari.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4 *e* 5 *delle gestioni merci.*

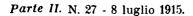
---

## Ordine di servizio n. 203. (P.).

### Indennità speciale agli agenti residenti in alcuni Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Il Consiglio di amministrazione ha deliberato:

1° - Che agli agenti di ruolo ed a quelli avventizi in servizio continuativo, provvisti di uno stipendio annuo non superiore a lire 5000, compreso il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310, residenti nei Comuni di Messina, Reggio Calabria e Palmi, sia corrisposta dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916 un'indennità pari ad 1/12 della indennità regolamentare di trasferta ed in ogni caso non superiore a lire 26,50, nè inferiore a lire 8 mensili;

2° - Che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo, provvisti di uno stipendio annuo non superiore a lire 5000, compreso il soprassoldo di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310, residenti in quelli tra gli altri Comuni compresi nei RR. DD. 3 agosto 1909, n. 595, e 3 marzo 1910, n. 111,

emanati in relazione all'art. 1° della legge 12 gennaio 1909, n. 12, che abbiano avuta una percentuale di case distrutte, o rese inabitabili, non inferiore all'80%, sia corrisposta dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916 una indennità di lire 8 mensili;

3° - Che le indennità di cui sopra siano corrisposte per tutte le giornate per le quali sia stato corrisposto agli agenti lo stipendio o la paga, nonchè nelle prime tre giornate di malattia (anche se dovute ad infortunio) per gli agenti a paga.

Durante le assenze dal servizio in cui sia stata corrisposta all'agente soltanto una parte dello stipendio o della paga, dette indennità dovranno essere ridotte nello stesso rapporto in cui sarà stato ridotto lo stipendio o la paga.

Le indennità suddette dovranno essere liquidate e corrisposte agli agenti, indipendentemente dalle indennità regolamentari di trasferta eventualmente ad essi spettanti per missioni fuori residenza.

---

**Circolare n. 47.** (M.).

**Servizio telegrafico pubblico.**

Con riferimento al punto 16 dell'allegato all'Ordine generale n. 5-1915 (Bollettino ufficiale n. 21), si avverte che la sospensione del servizio telegrafico pel pubblico nelle stazioni comprese nei territori considerati in stato di guerra, può andar soggetta a parziali modificazioni in seguito a comunicazioni fatte o che per l'avvenire si facessero, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, a mezzo epistolare o per filo, ovvero coi propri bollettini.

Le Divisioni del movimento, che ricevono direttamente tali comunicazioni, dovranno, in base alle medesime, dare di volta in volta le disposizioni relative di competenza alle dipendenti stazioni interessate.

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

## VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 1ª | Delegato | **Santoro** cav. ing. Filippo - Ispett. capo - Div. Traz. Genova. | **Santoro** cav. ing. Filippo - Capo divisione - Div. Trazione Genova. |
| 2ª | Rappresentante supplente | **Perucatti** ing. Filippo - Ispettore - Uff. Div. Traz. Napoli. | **Perucatti** ing. Filippo - Ispettore princ. - Uff. Div. Traz. Napoli. |
| 2ª | Delegato | **Lotufo** Enrico - Ispettore - Div. Mov. Reggio C. | **Lotuto** Enrico - Ispett. principale - Div. Mov. Reggio Calabria. |
| 3ª | Id. | **Bernieri** Achille - S. capo ufficio - Div. Traz. Firenze. | **Bernieri** Achille - Capo ufficio - Div. Traz. Firenze. |
| 12ª | Id. | **D'Elia** Giovanni - Manovale - Dep. comb. Roma Trastevere. | **D'Elia** Giovanni - Manovale Mag. Roma Trastevere. |
| 16ª | Rappresentante supplente | **Ansaloni** Ezio - Cantoniere - Sez. Lav. Bologna. | **Ansaloni** Ezio - Cantoniere - Sez. Lav. Parma. |
| 17ª | Delegato | **Migliorini** Giuseppe - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Torino. | **Migliorini** Giuseppe - Capo dep. princ. - Dep. loc. Torino. |
| 26ª | Id. | **Armocida** Vincenzo Capo staz. di 1° gr. - Staz. Catanzaro M. | **5-6-915** - Morto. |
| 26ª | Id. | **Bozzoli** cav. Ciro - Capo stazione princ. - Staz. Torino P. N. | **Bozzoli** cav. Ciro - Capo stazione sup. - Staz. Torino P. N. |
| 26ª | Id. | **Pettinelli** comm. Luigi - Capo staz. princ. - Staz. Roma Termini. | **Pettinelli** comm. Luigi - Capo staz. super. - Staz. Roma Termini. |
| 28ª | Rappresentante supplente | **Azzario** Isidoro - Applicato Staz. Varazze. | **Azzario** Isidoro - Applicato Staz. Rho. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 28ª | Delegato supplente | **Bonino** Rodolfo - Applicato - Staz. Gallarate. | **Bonino** Rodolfo - Applicato - Staz. Domodossola. |
| 29ª | Id. | **Gobbi** cav. Italo - Capo gest. di 1° gr. - Staz. Piacenza. | **17-6-15** - Morto. |
| 36ª | Delegato | **Pelagalli** Giuseppe - Manovale - Staz. Milano C. | **Pelagalli** Giuseppe - Manovale - Staz. Tavernelle. |

**Circolare n. 8v (C.).**

**Compilazione dei riassunti arrivi suppletorî al 30 giugno 1915.**

Si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che, in relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », nel corrente mese di luglio dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletorî per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, giunti dopo il 30 giugno con data di spedizione anteriore al 1° luglio corrente.

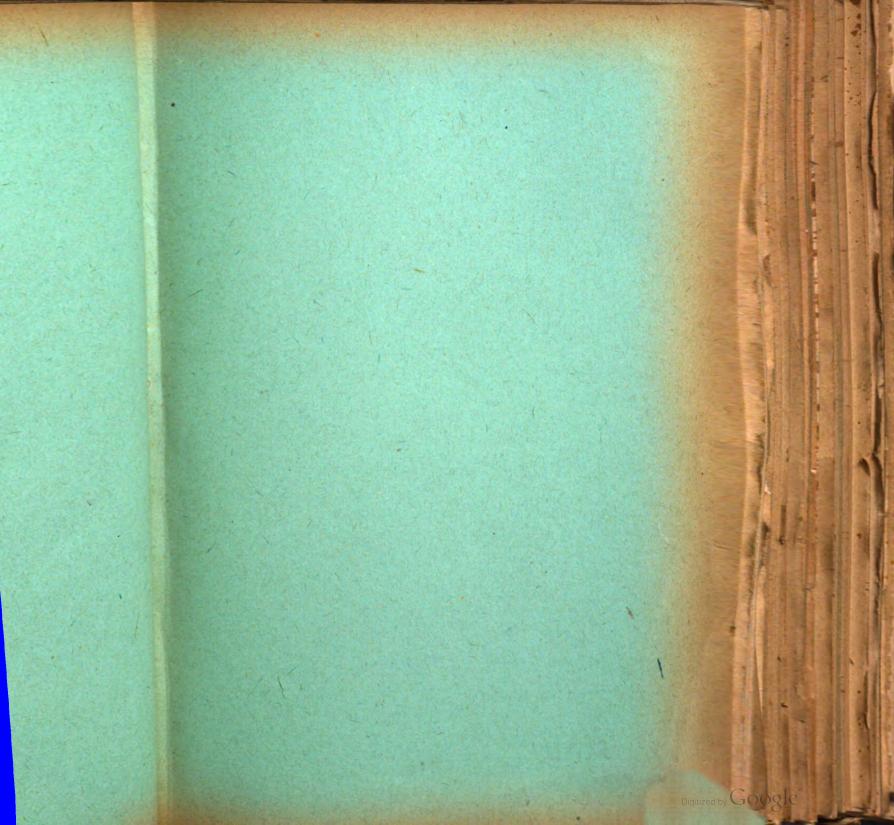
S'intende che, pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, la data di spedizione sarà quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Le agenzie doganali di confine in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle ferrovie » dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione e di transito anteriore al 1° luglio corr., separati elenchi suppletorî (mod. CI-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore generale*

**R. DE CORNÈ.**

# MASSIMARIO

**Personale. - Art. 32 del regolamento. - Servizio militare. - Interruzione del servizio ferroviario. - Domanda di riammissione. - Termine. - Decadenza.**

*Nei casi in cui a tenore dell'art. 32 del Regolamento del Personale la chiamata sotto le armi, per soddisfare agli obblighi di leva, degli agenti ascritti al contingente di I categoria, costituiva interruzione di servizio, la domanda di riammissione nell'impiego doveva a pena di decadenza essere presentata nel termine di un mese dal congedo militare.*

*Nè a salvare da questa decadenza verificatasi prima della legge* 13 *aprile* 1911 *n.* 310, *può valere il ricorso all'art.* 7 *della legge stessa, il quale tramutò la interruzione in aspettativa, nessuna norma esistendo la quale autorizzi la credenza che il legislatore abbia voluto rendere retroattivo il beneficio previsto dal detto articolo.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA - sentenza 30 aprile-18 maggio 1915 (est. Di Roma) — Postiglione Generoso contro FF. SS.

**Personale. - Indennità di buonuscita. - Personale proveniente dalla ex rete adriatica.**

*Il trattamento che la Convenzione di riscatto, approvata con legge* 15 *luglio* 1906 *e l'art.* 17 *della legge* 22 *aprile* 1905 *n.* 137 *hanno garantito agli impiegati delle disciolte Amministrazioni, è limitato a quanto concerne i diritti tassativamente indicati nel*

*detto articolo* 17 *e cioè grado, stipendi, paghe, avanzamenti, competenze accessorie, pensioni e sussidi. Quindi la buonuscita, la quale non è nè stipendio, nè pensione, nè competenza accessoria, non è stata garantita dalla legge.*

*Non potrebbe poi nella specie essere invocata la consuetudine non richiamata da alcuna norma espressa, non trattandosi di rapporto giuridico rientrante sotto l'impero della legge commerciale, perchè il rapporto di prestazione d'opera, già di carattere commerciale, ha subìto col passaggio delle ferrovie allo Stato una radicale trasformazione in virtù del vincolo* sui generis *che sotto la prevalente influenza del diritto pubblico, collega l'Amministrazione statale agli impiegati dipendenti, e perchè il diritto consuetudinario in tanto può invocarsi come fonte di diritto oggettivo in quanto esso rappresenti l'applicazione costante ed universale di una determinata norma, come norma costitutiva di un vero e proprio diritto.*

*Il compenso di buonuscita che veniva accordato dalla Società Adriatica rappresentava invece una mera elargizione, un atto di spontanea liberalità subordinata alle condizioni del bilancio, l'uso di una facoltà discrezionale che l'Amministrazione riservava a sè medesima* (1).

TRIBUNALE DI NAPOLI - sentenza 28 aprile-19 maggio 1915 (est. Cominelli) — Berruti, Serra ed altri contro FF. SS.

(1) V. conforme sentenza Cassazione Roma 23 marzo-25 maggio 1912, nel Boll. 1912-320.

ANNO VIII - N. 28

15 LUGLIO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

—

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, luglio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. C. 80

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *giugno* 1915, *n.* 902, *col quale si vietano nel Regno le vendite immobiliari ed altre operazioni ai sudditi dell'Impero Austro-Ungarico, durante la guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le vendite, cessioni e qualsiasi altro passaggio di proprietà di beni o di diritti immobiliari, appartenenti a sudditi dell'Impero austro-ungarico o a persone ivi residenti, dovunque compiuti dal giorno 24 maggio 1915 sino a tutta la durata della guerra, sono privi di qualsiasi efficacia giuridica nel Regno e nelle Colonie italiane.

Sono egualmente prive di qualsiasi efficacia giuridica per il periodo anzidetto, tutte le cessioni di merci, di crediti o di aziende commerciali ed in generale ogni atto tendente a sostituire nell'originario rapporto giuridico, al titolare suddito o ente austriaco un'altra persona di diversa nazionalità.

---

(1) Pubblicato nelle *Gazzetta ufficiale* del 24 giugno 1915, n. 158.

Art. 2.

Durante il periodo della guerra nessun suddito, ente o società commerciale dell'impero austro-ungarico o ivi avente la sua residenza o sede potrà intentare o proseguire istanze, azioni, atti e procedure in materia civile, commerciale o amministrativa davanti a qualsiasi giurisdizione del Regno e delle Colonie, anche in sede non contenziosa, e fare trascrizioni o iscrizioni ipotecarie.

Le istanze e le procedure già iniziate saranno sospese di diritto e potranno essere riprese solo dopo la cessazione della guerra.

Art. 3.

La disposizione dell'articolo 1 non si applica ai sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana a condizione però che essi siano autorizzati all'atto che intendano compiere da uno speciale decreto del ministro dell'interno.

La disposizione dell'articolo 2 non si applica ai sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana quando tale loro qualità risulti da un certificato del ministro dell'interno.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## Ordine di servizio n. 204. (C.).

### Servizio cumulativo con la Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 21 luglio 1915, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto, pei trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia stessa saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze, provvederà in tempo utile alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nel prospetto allegato al presente Ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello (portante il N. 24) di cui alla pag. 40 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 171-1913.

c) *Concessioni speciali e trasporti militari.* — La Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto non essendo ammessa al servizio cumulativo pei trasporti in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, le stazioni *non* dovranno emettere biglietti in servizio cumulativo e neppure dovranno registrare direttamente i bagagli a tariffa ridotta.

d) *Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.* — Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto, dovranno essere applicati

i nuovi prezzi risultanti dalla 1ª Appendice alla tariffa (edizione ottobre 1909) valevole per il percorso sulla Ferrovia medesima.

Tali nuovi prezzi avranno effetto per le spedizioni accettate dal 21 luglio 1915 in poi.

L'Appendice suddetta sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

In relazione a quanto precede, a pag. 92 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (ediz. 1° aprile 1915) », in fine al primo capoverso del punto: « Tariffe applicabili » devono essere aggiunte le parole seguenti: « e relative modificazioni ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di servizio N. 204-1915.*

# FERROVIA MASSA MARITTIMA-FOLLONICA PORTO

**Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Follonica alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | |
| Massa Marittima. . . | 25 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 1.05 | 1.15 | 1.25 | 11.975 | 0.75 | 0.75 |

(1) **Tassa minima:** — **Bagagli**: per spedizione L. 0.80; **Cani**: per spedizione L. 0.80; **Velocipedi**: per macchina L. 0.80.

## Ordine di servizio n. 205. (C.).

### Servizio cumulativo con le Ferrovie di Reggio Emilia. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 21 luglio 1915, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno delle Ferrovie di Reggio Emilia, pei trasporti in servizio cumulativo con le Ferrovie stesse saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze, provvederà in tempo utile alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed Agenzie interessate.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nel prospetto allegato N. 1 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulle Ferrovie di Reggio Emilia pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello (portante il N. 13) di cui alla pag. 29 dell'allegato N. 5 all'ordine di servizio N. 171-1913.

c) *Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.*

Nell'*allegato B* al « Prontuario dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », tutti i prezzi relativi alle stazioni delle Ferrovie di Reggio Emilia sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto formante l'*allegato* N. 2 al presente ordine di servizio.

Le stazioni e le Agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi

viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo salvo a rifornire nuove serie a destinazioni fisse qualora le vendite lo giustifichino.

d) *Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.*

Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le Ferrovie di Reggio Emilia dovranno essere applicati, per il percorso delle dette Ferrovie, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria, esclusi i trasporti di merci e di bozzoli a piccola velocità ordinaria per i quali sia chiesta l'applicazione della tariffa speciale.

Tali aumenti avranno effetto per le spedizioni accettate dal 21 luglio 1915 in poi.

Gli aumenti, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, saranno da riscuotersi suppletivamente in base alle stesse tabelle pubblicate dalla Società Veneta e distribuite con l'ordine di servizio N. 118-1915.

Essi dovranno computarsi sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alle Ferrovie di Reggio Emilia, compresi i diritti fissi, escluse però le soprattasse di transito e le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Con la decorrenza suddetta, ai trasporti di merci e di bozzoli a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con le Ferrovie di Reggio Emilia, quando sia chiesta la tariffa speciale, saranno da applicarsi, pel percorso sulle Ferrovie medesime, esclusivamente i prezzi della tariffa speciale N. 75 per le merci in genere, secondo la classificazione stabilita dalla nomenclatura e classificazione delle merci in vigore sulle ferrovie dello Stato, ed i prezzi della tariffa speciale N. 76 per i bozzoli morti e doppi in grana, senza l'aumento del 3 % come si è detto più sopra.

Resterà esclusa, in conseguenza, per il percorso delle ripetute Ferrovie, l'applicazione dei prezzi delle tariffe speciali con vincolo di peso.

La metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni dell Ferrovie di Reggio Emilia sarà aumentata da L. 1,02 a L. 1,0455 per le merci delle prime cinque classi e da L. 0,612 a L. 0,6242 per le merci delle tre ultime classi.

Per ogni operazione di carico o scarico eseguita dalle parti nelle stazioni predette, sarà da accordarsi l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata, in luogo di quello di L. 0,51.

In relazione a quanto precede, a pag. 67 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » devono essere fatte le seguenti modificazioni ed aggiunte:

di seguito al primo capoverso del punto « Tariffe applicabili » aggiungere: « Per i trasporti, però, di merci e di bozzoli a piccola velocità ordinaria, quando sia chiesta la tariffa speciale, sono da applicarsi soltanto la tariffa speciale 75 per le merci in genere e la speciale 76 per i bozzoli morti e doppi in grana, senza l'aumento del 3 per cento di cui il NB. seguente:

in fine al detto punto aggiungere il NB. di cui l'allegato N. 3 al presente Ordine di servizio;

dopo il primo capoverso del punto « Diritto fisso » aggiungere: « La metà del diritto fisso da attribuirsi alle Ferrovie di Reggio Emilia è da computarsi in L. 1,0455 per le merci delle prime cinque classi ed in L. 0,6242 per le merci delle tre ultime classi »;

nel primo capoverso del punto « Carico e scarico » alle parole: « viene concesso l'abbuono di L. 0,51 per tonnellata » sostituire quelle: « viene concesso l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato N. 1 all'Ordine di servizio N. 205-1915.*

# FERROVIE DI REGGIO EMILIA

**Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | |
| Bagnolo in Piano . . | 19 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.50 | 0.60 | 0.70 | 0.75 | 0.85 | 0.95 | 9.348 | 0.50 | 0.40 |
| Castellarano Veggia . | 48 | 0.40 | 0.50 | 0.75 | 0.95 | 1.20 | 1.45 | 1.70 | 1.90 | 2.15 | 2.40 | 23.616 | 1.20 | 0.75 |
| Correggio . . . . . | 11 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.50 | 0.55 | 5.412 | 0.40 | 0.40 |
| Novellara . . . . . | 30 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.60 | 0.75 | 0.90 | 1.05 | 1.20 | 1.35 | 1.50 | 14.76 | 0.75 | 0.45 |
| Sassuolo . . . . . | 50 | 0.40 | 0.50 | 0.75 | 1.00 | 1.25 | 1.50 | 1.75 | 2.00 | 2.25 | 2.50 | 24.60 | 1.25 | 0.75 |
| Scandiano . . . . . | 40 | 0.40 | 0.40 | 0.60 | 0.80 | 1.00 | 1.20 | 1.40 | 1.60 | 1.80 | 2.00 | 19.68 | 1.00 | 0.60 |
| **Dal transito di Reggio Em. alle seguenti stazioni o viceversa** | | | | | | | | | | | | | | |
| Bagnolo in Piano . . | 8 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 3.936 | 0.40 | 0.40 |
| Castellarano Veggia . | 21 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.55 | 0.65 | 0.75 | 0.85 | 0.95 | 1.05 | 10.332 | 0.55 | 0.40 |
| Correggio . . . . . | 17 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.55 | 0.60 | 0.70 | 0.80 | 0.85 | 8.364 | 0.45 | 0.40 |
| Novellara . . . . . | 19 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.50 | 0.60 | 0.70 | 0.75 | 0.85 | 0.95 | 9.348 | 0.50 | 0.40 |
| Sassuolo . . . . . | 23 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.50 | 0.60 | 0.70 | 0.80 | 0.95 | 1.05 | 1.15 | 11.316 | 0.60 | 0.40 |
| Scandiano . . . . . | 13 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.55 | 0.60 | 0.65 | 6.396 | 0.40 | 0.40 |

(1) **Tassa minima:** — **Bagagli:** per spedizione L. 0.40; **Cani:** per spedizione L. 0.40; **Velocipedi:** per macchina L. 0.40.

**Prezzi da riscuotersi per il percorso delle Ferrovie di Reggio Emilia pe ed al regolamento pei trasporti militari.**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato) | Distanza in km. dai transiti | Tariffa differenziale B | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Bagnolo in Piano | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 19 | 1.60 | 1.10 | 0.70 |
| | | Reggio Emilia | 8 | 0.65 | 0.50 | 0.35 |
| Bosco | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 35 | 2.85 | 2.— | 1.30 |
| | | Reggio Emilia | 8 | 0.65 | 0.50 | 0.35 |
| Casalgrande | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 43 | 3.50 | 2.45 | 1.65 |
| | | Reggio Emilia | 17 | 1.40 | 1.— | 0.65 |
| Castellarano Veggia | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 48 | 3.90 | 2.70 | 1.80 |
| | | Reggio Emilia | 21 | 1.75 | 1.20 | 0.80 |
| Correggio | Bagnolo-Carpi | Carpi | 11 | 0.95 | 0.65 | 0.50 |
| | | Reggio Emilia | 17 | 1.40 | 1.— | 0.65 |
| Novellara | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 30 | 2.45 | 1.75 | 1.15 |
| | | Reggio Emilia | 19 | 1.60 | 1.10 | 0.70 |
| S. Bernardino | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 34 | 2.80 | 1.95 | 1.30 |
| | | Reggio Emilia | 23 | 1.90 | 1.30 | 0.85 |
| Sassuolo | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 50 | 4.05 | 2.85 | 1.85 |
| | | Reggio Emilia | 23 | 1.90 | 1.30 | 0.85 |
| Scandiano | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 40 | 3.25 | 2.30 | 1.55 |
| | | Reggio Emilia | 13 | 1.10 | 0.75 | 0.50 |
| Vezzola | Sassuolo-Guastalla | Carpi | 25 | 2.— | 1.40 | 0.95 |
| | | Reggio Emilia | 14 | 1.15 | 0,80 | 0.55 |

*Allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 205-1915.*

**trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali**

| Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. | |
| 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 0.60 | 0.65 | 0.45 | 0.35 | 0.60 | 0.45 | 0.35 | 4.68 | 4.56 |
| 0.30 | 0.30 | 0.25 | 0.20 | 0.30 | 0.25 | 0.20 | 1.97 | 1.92 |
| 1.10 | 1.15 | 0.80 | 0.60 | 1.10 | 0.80 | 0.55 | 8.61 | 8.39 |
| 0.30 | 0.30 | 0.25 | 0.20 | 0.30 | 0.25 | 0.20 | 1.97 | 1.92 |
| 1.30 | 1.35 | 1.— | 0.70 | 1.35 | 1.— | 0.70 | 10.58 | 10.31 |
| 0.55 | 0.55 | 0.45 | 0.30 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 4.19 | 4.08 |
| 1.45 | 1.55 | 1.15 | 0.75 | 1.50 | 1.10 | 0.75 | 11.81 | 11.50 |
| 0.65 | 0.70 | 0.50 | 0.35 | 0.65 | 0.50 | 0.35 | 5.17 | 5.04 |
| 0.35 | 0.40 | 0.30 | 0.25 | 0.40 | 0.30 | 0.25 | 2.71 | 2.64 |
| 0.55 | 0.55 | 0.45 | 0.30 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 4.19 | 4.08 |
| 0.95 | 1.— | 0.70 | 0.50 | 0.95 | 0.70 | 0.50 | 7.38 | 7.19 |
| 0.60 | 0.65 | 0.45 | 0.35 | 0.60 | 0.45 | 0.35 | 4.68 | 4.56 |
| 1.05 | 1.10 | 0.80 | 0.55 | 1.10 | 0.75 | 0.55 | 8.37 | 8.15 |
| 0.70 | 0.75 | 0.55 | 0.40 | 0.70 | 0.55 | 0.40 | 5.66 | 5.51 |
| 1.55 | 1.60 | 1.15 | 0.80 | 1.55 | 1.15 | 0.80 | 12.30 | 11.98 |
| 0.70 | 0.75 | 0.55 | 0.40 | 0.70 | 0.55 | 0.40 | 5.65 | 5.51 |
| 1.25 | 1.30 | 0.95 | 0.65 | 1.25 | 0.95 | 0.65 | 9.84 | 9.59 |
| 0.40 | 0.45 | 0.35 | 0.25 | 0.45 | 0.35 | 0.25 | 3.20 | 3.12 |
| 0.75 | 0.80 | 0.60 | 0.45 | 0.80 | 0.60 | 0.45 | 6.15 | 5.99 |
| 0.45 | 0.50 | 0.35 | 0.25 | 0.45 | 0.35 | 0.25 | 3.45 | 3.36 |

*Allegato N. 3 all'Ordine di servizio N. 205-1915.*

(*Da aggiungere a pag.* 57 *del* « *Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione* 1° *aprile* 1915 » *in fine al punto* « *Tariffe applicabili* »).

NB. — Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie di Reggio Emilia devono essere applicati, per il percorso delle dette ferrovie, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria, esclusi i trasporti di merci e di bozzoli a piccola velocità ordinaria per i quali sia chiesta l'applicazione della tariffa speciale.

Gli aumenti stessi, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, sono da riscuotersi suppletivamente in base ad apposite tabelle.

Essi si devono computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alle ferrovie di Reggio Emilia, compresi i diritti fissi, escluse però le soprattasse di transito e le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Per il percorso delle ripetute Ferrovie è esclusa l'applicazione dei prezzi delle tariffe speciali con vincolo di peso a piccola velocità ordinaria.

## Ordine di servizio n 206 (C.).

### Servizio cumulativo con la Ferrovia Suzzara-Ferrara. - Aumenti di tariffa.

(Vedi ordine di servizio N. 185-1915).

A principiare dal 21 luglio 1915, in seguito a nuove varianti di tariffa attuate dalla Ferrovia Suzzara-Ferrara, pei trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia stessa dovranno essere posti in vendita nelle stazioni ed agenzie interessate nuovi biglietti di andata e ritorno che saranno loro forniti a cura dell'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze.

Per quanto riguarda le concessioni speciali ed i trasporti militari per viaggiatori e bagagli, il prospetto che formava l'allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 185-1915 è sostituito da quello qui unito.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia SUZZARA-FERRARA ed al Regolamento pei trasporti militari.**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato) | Distanza in km. dai transiti | Tariffa differenziale B | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Bondeno | Suzzara-Ferrara | Ferrara | 18 | 1.45 | 1.05 | 0.70 |
| | | Poggio Rusco | 31 | 2.50 | 1.80 | 1.20 |
| | | Suzzara | 65 | 5.30 | 3.70 | 2.45 |
| Felonica Po | » | Ferrara | 28 | 2.30 | 1.65 | 1.10 |
| | | Poggio Rusco | 20 | 1.65 | 1.15 | 0.75 |
| | | Suzzara | 54 | 4.35 | 3.10 | 2.— |
| Ferrara | » | Poggio Rusco | 48 | 3.90 | 2.70 | 1.80 |
| | | Suzzara | 82 | 6.65 | 4.70 | 3.05 |
| Magnacavallo | » | Ferrara | 42 | 3.45 | 2.40 | 1.60 |
| | | Poggio Rusco | 7 | 0.60 | 0.45 | 0.30 |
| | | Suzzara | 41 | 3.30 | 2.35 | 1.55 |
| Pegognaga | » | Ferrara | 74 | 6.— | 4.20 | 2.80 |
| | | Poggio Rusco | 26 | 2.15 | 1.55 | 1 — |
| | | Suzzara | 9 | 0.75 | 0.55 | 0.40 |
| Poggio Rusco | » | Ferrara | 48 | 3.90 | 2.70 | 1.80 |
| | | Suzzara | 35 | 2.85 | 2.— | 1.30 |
| Porotto | » | Ferrara | 6 | 0.50 | 0.40 | 0.30 |
| | | Poggio Rusco | 43 | 3.50 | 2.45 | 1.65 |
| | | Suzzara | 77 | 6.20 | 4.40 | 2.90 |
| Quistello | » | Ferrara | 60 | 4.85 | 3.45 | 2.25 |
| | | Poggio Rusco | 12 | 1.— | 0.70 | 0.50 |
| | | Suzzara | 23 | 1.90 | 1.30 | 0.85 |

*Allegato all' Ordine di servizio N. 206-1915.*

**›el trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali**

| Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. | |
| 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 0.55 | 0.60 | 0.45 | 0.35 | 0.60 | 0.45 | 0.35 | 4.677 | 4.556 |
| 1 — | 1.— | 0.70 | 0.50 | 1.— | 0.70 | 0.50 | 8.055 | 7.8467 |
| 1.90 | 2.05 | 1.55 | 1.05 | 2.— | 1.45 | 1.05 | 16.8896 | 16.4528 |
| 0.85 | 0.95 | 0.65 | 0.50 | 0.85 | 0.65 | 0.45 | 7.2755 | 7.0873 |
| 0.65 | 0.65 | 0.50 | 0.35 | 0.65 | 0.50 | 0.35 | 5.1968 | 5.0624 |
| 1.65 | 1.75 | 1.25 | 0.85 | 1.70 | 1.20 | 0.85 | 14.0313 | 13.6684 |
| 1.45 | 1.55 | 1.15 | 0.75 | 1.55 | 1.10 | 0.75 | 12.4723 | 12.1497 |
| 2.30 | 2.60 | 1.90 | 1.30 | 2.55 | 1.85 | 1.30 | 21.3068 | 20.7558 |
| 1.30 | 1.35 | 1.— | 0.70 | 1.30 | 1.— | 0.65 | 10.9132 | 10.631 |
| 0.25 | 0.30 | 0.20 | 0.15 | 0.25 | 0.20 | 0.15 | 1.8188 | 1.7718 |
| 1.25 | 1.30 | 1.— | 0.65 | 1.30 | 0.95 | 0.65 | 10.6534 | 10.3779 |
| 2.15 | 2.35 | 1.70 | 1.20 | 2.30 | 1.70 | 1.15 | 19.22816 | 18.7308 |
| 0.80 | 0.85 | 0.60 | 0.45 | 0.80 | 0.60 | 0.45 | 6.7558 | 6.58112 |
| 0.30 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 2.33856 | 2.27808 |
| 1.45 | 1.55 | 1.15 | 0.75 | 1.55 | 1.10 | 0.75 | 12.4723 | 12.1497 |
| 1.10 | 1.15 | 0.80 | 0.60 | 1.10 | 0.80 | 0.55 | 9.0944 | 8.8592 |
| 0.25 | 0.25 | 0.20 | 0.15 | 0.25 | 0.20 | 0.15 | 1.559 | 1.5187 |
| 1.30 | 1.35 | 1.— | 0.70 | 1.35 | 1.— | 0.70 | 11.173 | 10.8841 |
| 2.20 | 2.45 | 1.80 | 1.25 | 2.40 | 1.75 | 1.20 | 20.007 | 19.4902 |
| 1.80 | 1.90 | 1.40 | 1.— | 1.85 | 1.35 | 0.95 | 15.5904 | 15.1872 |
| 0.40 | 0.40 | 0.35 | 0.25 | 0.40 | 0.30 | 0.25 | 3.11808 | 3.0374 |
| 0.70 | 0.75 | 0.55 | 0.40 | 0.70 | 0.55 | 0.40 | 5.9763 | 5.8217 |

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato) | Distanza in km. dai transiti | Tariffa differenziale B | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| S. Benedetto Po | Suzzara-Ferrara | Ferrara | 66 | 5.35 | 3.75 | 2.45 |
| | | Poggio Rusco | 19 | 1.60 | 1.10 | 0.70 |
| | | Suzzara | 16 | 1.30 | 0.95 | 0.60 |
| Schivenoglia | » | Ferrara | 52 | 4.20 | 3.— | 1.95 |
| | | Poggio Rusco | 5 | 0.45 | 0.35 | 0.25 |
| | | Suzzara | 30 | 2.45 | 1.75 | 1.15 |
| Sermide | » | Ferrara | 33 | 2.65 | 1.90 | 1.25 |
| | | Poggio Rusco | 15 | 1.25 | 0.85 | 0.60 |
| | | Suzzara | 49 | 4.— | 2.80 | 1.85 |
| Suzzara | » | Ferrara | 82 | 6.65 | 4.70 | 3.05 |
| | | Poggio Rusco | 35 | 2.85 | 2.— | 1.30 |
| Vigarano Pieve | » | Ferrara | 9 | 0.75 | 0.55 | 0.40 |
| | | Poggio Rusco | 39 | 3.15 | 2.25 | 1.45 |
| | | Suzzara | 73 | 5.95 | 4.15 | 2.70 |

| Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. | |
| 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1.90 | 2.15 | 1.55 | 1.10 | 2.05 | 1.45 | 1.05 | 17.1494 | 16.7059 |
| 0.60 | 0.65 | 0.45 | 0.35 | 0.60 | 0.45 | 0.35 | 4.9369 | 4.8092 |
| 0.50 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 4.15744 | 4.0499 |
| 1.60 | 1.70 | 1.20 | 0.85 | 1.65 | 1.20 | 0.80 | 13.5116 | 13.1622 |
| 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.15 | 0.20 | 0.20 | 0.15 | 1.2992 | 1.2656 |
| 0.95 | 1.— | 0.70 | 0.50 | 0.95 | 0.70 | 0.50 | 7.7952 | 7.5936 |
| 1.05 | 1.10 | 0.75 | 0.55 | 1.05 | 0.75 | 0.55 | 8.5747 | 8.3529 |
| 0.50 | 0.50 | 0.40 | 0.30 | 0.50 | 0.40 | 0.30 | 3.8976 | 3.7968 |
| 1.55 | 1.60 | 1.15 | 0.80 | 1.55 | 1.10 | 0.75 | 12.732 | 12.4028 |
| 2.30 | 2.60 | 1.90 | 1.30 | 2.55 | 1.85 | 1.30 | 21.3068 | 20.7558 |
| 1.10 | 1.15 | 0.80 | 0.60 | 1.10 | 0.80 | 0.55 | 9.0944 | 8.8592 |
| 0.30 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 2.3385 | 2.2780 |
| 1.20 | 1.25 | 0.95 | 0.65 | 1.25 | 0.85 | 0.65 | 10.1337 | 9.8716 |
| 2.[illegible]5 | 2.35 | 1.70 | 1.20 | 2.30 | 1.65 | 1.15 | 18.968 | 18.4777 |

## Ordine di servizio n. 207. (C.).

### Servizio cumulativo con la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 21 luglio 1915, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia stessa saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze provvederà in tempo utile alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed Agenzie interessate.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nel prospetto allegato N. 1 al presente Ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla ferrovia Reggio Emilia-Ciano, pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello (portante il N. 14) di cui alla pagina 30 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 171-1913.

c) *Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.*

Nella parte « Avvertenze » dell'Allegato A al « Prontuario
« dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie pel trasporto
« dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed
« al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 »,
« alla pagina 11 di contro all'indicazione della Ferrovia Reg-
« gio E.-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, modifi-
« care come segue le tasse minime:

BAGAGLI. — Tassa minima per spedizione:

L. 0.80 per le concessioni speciali A e IX
» 0.75 per la concessione speciale B.
» 0.60 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo
» 0.55 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

VIAGGIATORI. - *Prezzi minimi.* — Il prezzo minimo di ogni biglietto individuale o collettivo è di:

L. 0.55 per viaggi in base alla concessione speciale B;
L. 0.60 per viaggi in base alle altre concessioni speciali.

Nell'allegato B al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni della ferrovia suddetta sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato N. 2.

Le stazioni e le Agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli all'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a rifornire nuove serie a destinazioni fisse qualora le vendite le giustifichino.

d) *Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.*

Per i trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, dovranno essere applicati, anche per il percorso della detta ferrovia, le sopratasse e gli aumenti di cui le leggi 13 aprile 1911 N. 310 e 23 luglio 1914 N. 742 (Ordini di Servizio N. 118-1911 e 339-1914).

Sui prezzi di trasporto spettanti alla ripetuta Ferrovia dovranno, inoltre, essere applicati i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Tali aumenti avranno effetto per le spedizioni accettate dal 21 luglio 1915 in poi.

Gli aumenti, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei tra-

sporti militari, saranno da riscuotersi suppletivamente in base alle stesse tabelle pubblicate dalla Società Veneta e distribuite con l'Ordine di Servizio N. 118-1915.

Essi si dovranno computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alla Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, compresi i diritti fissi e le sopratasse di transito, nonchè quelle di cui agli articoli 68 bis e 108 bis delle tariffe, escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Resta inteso che le sopratasse previste dai citati art. 68 bis e 108 bis saranno da applicarsi nella misura della metà anche nei riguardi della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, e senza il cumulo delle distanze.

In relazione a quanto precede la pag. 59 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » deve essere sostituita da quelle costituenti l'allegato N. 3 al presente Ordine di servizio.

*Allegato n. 1 all'Ordine di servizio N. 207-1915.*

# FERROVIA REGGIO EMILIA-CIANO D'ENZA E DIRAMAZIONE BARCO-MONTECCHIO

**Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Reggio Emilia alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | |
| Bibbiano . . . . . . | 17 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.85 | 8.362 | 0.45 | 0.80 |
| Cavriago . . . . . . | 10 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 4.919 | 0.25 | 0.80 |
| Ciano . . . . . . . | 26 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.90 | 1.05 | 1.20 | 1.30 | 12.789 | 0.65 | 0.80 |
| Montecchio . . . . . | 17 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.85 | 8.362 | 0.45 | 0.80 |
| Reggio S. Stefano . . | 3 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 1.476 | 0.10 | 0.80 |
| S. Polo . . . . . | 23 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.95 | 1.05 | 1.15 | 11.312 | 0.60 | 0.80 |

(1) Tassa minima: Bagagli e cani: per spedizione L. 0.80; velocipedi: per macchina L. 0.80.

**PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia REGGIO EMILIA-CIAN**
**e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pe**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | TRANSITI | Distanza in km. dai transiti | Tariffa differenziale *B* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Bibbiano | Reggio-Ciano | Reggio Emilia | 17 | 1.40 | 1.00 | 0.65 |
| Cavriago | » | » | 10 | 0.80 | 0.60 | 0.40 |
| Ciano | » | » | 26 | 2.15 | 1.55 | 1.00 |
| Montecchio | Barco-Montecchio | » | 17 | 1.40 | 1.00 | 0.65 |
| Reggio S. Stef. | Reggio-Ciano | » | 3 | 0.30 | 0.25 | 0.15 |
| S. Polo | » | » | 23 | 1.90 | 1.30 | 0.85 |

*Allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 207-1915.*

**ENZA e diramazione BARCO-MONTECCHIO, pel trasporto dei viaggiatori asporti militari.**

| Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. | |
| 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 0.55 | 0.55 | 0.45 | 0.30 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 4.181 | 4.074 |
| 0.35 | 0.35 | 0.30 | 0.20 | 0.35 | 0.30 | 0.20 | 2.459 | 2.396 |
| 0.80 | 0.85 | 0.60 | 0.45 | 0.80 | 0.60 | 0.45 | 6.394 | 6.230 |
| 0.55 | 0.55 | 0.45 | 0.30 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 4.181 | 4.074 |
| 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.10 | 0.15 | 0.15 | 0.10 | 0.738 | 0.719 |
| 0.70 | 0.75 | 0.55 | 0.40 | 0.70 | 0.55 | 0.40 | 5.656 | 5.511 |

*Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 207-1915.*

# TARIFFE.

## TARIFFE APPLICABILI.

Le tariffe generali e speciali, e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato, coi prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % per la G. V. e del 2 % per la P. V. A. e P. V. O., e con le sopratasse e gli aumenti di cui le leggi 13 aprile 1911 N. 310 e 23 luglio 1914 N. 742.

Le dette tariffe sono da applicarsi su percorso separato.

Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. — Valgono i prezzi e le condizioni risultanti dalle tariffe medesime.

*N. B.* Per i trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, devono essere applicati, per il percorso della detta Ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità:

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Gli aumenti, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, sono da riscuotersi suppletivamente in base ad apposite tabelle.

Essi si devono computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alla ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, compresi i diritti fissi e le sopratasse di transito, nonchè quelle di cui agli articoli 68 bis e 108 bis delle tariffe (da computarsi nella misura delle metà e senza cumulo delle distanze), escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

NOMENCLATURA E CLASSIFICAZIONE DELLE MERCI A P. V.

Quella in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

DIRITTO FISSO.

Colle Ferrovie dello Stato: metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe alla Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza e metà alle Ferrovie dello Stato.

Colle altre Amministrazioni secondarie: vedasi, per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salva l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato quale Amministrazione intermedia (1).

CARICO E SCARICO.

Per le operazioni di carico e scarico, valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato. Per ognuna delle dette operazioni, eseguita dalle parti, viene concesso l'abbuono di L. 0.40 per tonnellata.

TASSE MINIME.

Si applicano per intero.

SOPRATASSA DI TRANSITO.

A favore della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza sono da applicarsi, ai trasporti in servizio cumulativo, le sotto indicate sopratasse di transito.

*Grande Velocità*: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.: L. 0.40 con un minimo di L. 0,10 per ogni spedizione.

*Feretri*: per spedizione L. 1,50.

*Piccola velocità accelerata* (merci): per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione: L. 0,35 con un minimo di L. 1,50 per vagone.

---

(1) Il diritto fisso supplementare non è dovuto per i trasporti da e per i Laghi.

*Piccola velocità accelerata (bestiame)*:

di 1ª e 2ª classe per capo . . . . . . . L. 0,40
di 3ª classe per capo . . . . . . . . . » 0.30
di 4ª classe per capo . . . . . . . . . » 0.20
di 5ª classe per capo . . . . . . . . . » 0.10

con un minimo di L. 1,00 per spedizione.

*Piccola velocità ordinaria.*

Merci in collettame: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.: L. 0,35 con un minimo di L. 0,10 per spedizione.

Merci a carro completo: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione, L. 0,30 con un minimo di L. 1,50 per vagone.

*Veicoli* a due o quattro ruote: L. 0,50 per veicolo con un minimo di L. 1,50 per spedizione.

*Avvertenze.* — L'applicazione delle soprattasse deve essere fatta a parte, con arrotondamento di cinque in cinque centesimi, ed in base al peso reale o a quello minimo tassabile secondo è detto sopra.

Qualora per un trasporto con vincolo di peso la soprattassa calcolata in base al peso minimo tassabile risultasse più elevata di quella per la merce a collettame in base al peso reale, si applicherà quest'ultima, salvo, però, l'importo minimo stabilito per ogni vagone. Pei trasporti tassabili con tariffe aventi prezzi fatti per vagone, la soprattassa deve applicarsi sul peso reale, salvo, sempre, l'importo minimo per vagone.

Nel caso che ai veicoli e furgoni da sgombero venisse applicata la tariffa delle merci, le soprattasse devono essere computate in base al peso e non al numero dei veicoli.

Pei cavalli spediti a grande velocità deve essere riscossa la soprattassa stabilita per la piccola velocità accelerata.

### Concessioni speciali.

Applicabili in servizio cumulativo.

### Regolamento trasporti militari.

Applicabile in servizio cumulativo.

### Servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

### Convenzione di Berna.

Ammessa.

## Ordine di servizio n. 208. (C.).

## Servizio diretto italo-francese (oltre la P. L. M.).

Nel testo italiano della Parte I-B della tariffa diretta italo-francese (edizione 1° settembre 1913) dovranno essere apportate le seguenti modificazioni e aggiunte.

*Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe.* — Paragrafo II - Tassazione dei trasporti.

1°) Sostituire il terzo capoverso dell'alinea (3) a pag. 8 con quelli seguenti:

« La presente tariffa è specialmente applicabile ai trasporti « dalle stazioni italiane, indicate nel fascicolo 1° della Parte II-B, « alle stazioni francesi indicate nella Parte II-A della tariffa di- « retta, o viceversa; però essa può essere ugualmente applicata « alle spedizioni in provenienza o in destinazione di stazioni ita- « liane ammesse al servizio diretto con appoggio o di stazioni fran- « cesi non indicate nella Parte II-A.

« Nei diversi casi bisogna procedere secondo le norme sottoin- « dicate.

« *A*) - Trasporti provenienti da una stazione italiana *ammessa* « alla corrispondenza diretta e in destinazione di una stazione « *compresa* nell'elenco delle stazioni francesi, o viceversa.

« I prezzi di questa tariffa si applicano sull'intero percorso.

2°) Sostituire in B) e C) le lettere A) e B) che contrassegnano rispettivamente il quarto e il sesto capoverso del citato alinea (3).

3°) Sostituire le parole « *non ammessa alla corrispondenza diretta* » che figurano nella prima riga degli attuali comma A) e B) nonchè quelle « *non ammessa* » che figurano nell'ottava riga del detto comma A) con le seguenti: « *ammessa al servizio diretto con appoggio* ».

4°) Sostituire in B) la lettera A) citata nella seconda riga del settimo capoverso della stessa pagina 8.

5°) Aggiungere dopo il detto settimo capoverso il seguente nuovo comma D):

« D) Trasporti provenienti da una stazione italiana *ammessa* « alla corrispondenza diretta e in destinazione di una stazione *non* « *compresa* nell'elenco delle stazioni francesi, o viceversa:

Percorso italiano: Si procede come è indicato sub A).
Percorso estero: Si procede come è indicato sub C).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4 *e* 5 delle gestioni merci.

---

**Ordine di servizio n. 209.** (C.).

**Facilitazioni pei trasporti occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.**

**(Vedi ordini di servizio n. 31, 40, 54, 63, 67, 89 e 132-1915)**

Agli effetti dell'applicazione delle facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915, avvertesi che sono da considerarsi come località colpite dal terremoto quelle indicate negli elenchi approvati con i Regi decreti: N. 71 e 72 del 7 febbraio 1915, N. 118 del 14 febbraio 1915 e N. 543 del 22 aprile 1915, pubblicati nei numeri 7, 8 e 19 del Bollettino ufficiale.

Qualora fossero stati effettuati o venissero richiesti trasporti da o per località non comprese nei suddetti elenchi, occorrerà riferirne alla Direzione generale (Servizio Commerciale) per le decisioni del caso.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 210. (C.).

### Concessione speciale X.

In aggiunta a quanto già si pratica in favore degli indigenti di alcuni Stati esteri quando rimpatriano a cura dei propri Consolati (vedasi l'ordine di servizio N. 383-1908), avvertesi che anche per i viaggi in 3ª classe degli indigenti belgi debbono essere riscossi i prezzi della tariffa differenziale *B* per le destinazioni di Modane, Ventimiglia, Domodossola, Luino e Chiasso, verso presentazione di richieste rilasciate dalle Autorità consolari del Regno del Belgio. Le norme per l'effettuazione di tali viaggi sono quelle della Concessione speciale X.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 211. (C.).

### Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e di granoturco e delle farine rispettive in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi Ordine di servizio N. 102-1915).

La validità delle riduzioni di tariffa concesse dalla Società Veneta per le spedizioni di frumento, granoturco e rispettive farine, di cui l'ordine di servizio N. 102-1915, è prorogata a tutto il mese di agosto 1915, ferme restando tutte le disposizioni dell'ordine di servizio medesimo.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 212.** (M. e L.).

**Trasformazione in stazione della fermata di Gesso.**

Dal giorno 20 luglio 1915 la fermata di Gesso della linea Messina-Palermo, già abilitata ai servizi viaggiatori, bagagli e merci, esclusi i veicoli ed il bestiame, sarà trasformata in stazione, anche agli effetti del servizio movimento, coi seguenti impianti:

— F. V. al Km. 216+084 a sinistra nel senso da Palermo a Messina;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 215+928 e Km. 216+331, corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 310;

— binario tronco della lunghezza utile di m. 300;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di II categoria, situati a destra dei treni in arrivo alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo: di metri 400 quello lato Palermo, e di metri 577 quello lato Messina: questo ultimo è preceduto da dischetto fisso di rallentamento al Km. 217+280;

— ufficio telegrafico, incluso nel circuito 5382, con la chiamata G. E.

Sono provvisti di fermadeviatoi tipo F. S. i due deviatoi estremi (fermascambi gemelli) e il deviatoio che immette nel binario tronco.

*Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del compartimento di Palermo.*

## Circolare n 48. (P.).

### Personale militarizzato.

Giusta invito ricevuto dall'Autorità Militare si richiama il dipendente personale militarizzato all'obbligo disciplinare del saluto verso gli Ufficiali, sia in servizio che fuori servizio.

Notasi che la suaccennata Autorità ha in proposito osservato che la considerazione che alcuni funzionari ed agenti militarizzati rivestono, nella gerarchia militare, il grado di Ufficiali, non sembra possa fare ostacolo ad una disposizione di carattere generale nè consigli di aggiungere al bracciale turchino qualche segno distintivo che potrebbe talvolta essere in contrasto con lo stabilito mantenimento della gerarchia ferroviaria, tenuto conto, sia che gli individui in tale condizione sono in piccolissimo numero rispetto alla massa dei ferrovieri, sia che per i medesimi il saluto, anzichè di un atto obbligatorio, rivestirà la forma di un atto di cortesia come avviene nell'esercito fra gli Ufficiali di pari grado.

---

## Circolare n. 49. (M.).

### Telegrammi di Stato.

Come è noto l'art. 20 della Guida Amministrativa per il servizio dei telegrammi prescrive agli uffici telegrafici delle stazioni, anche se non ammessi al servizio per i privati, di accettare, trasmettere e recapitare in qualunque ora del giorno e della notte i telegrammi di Stato riguardanti fatti di straordinario interesse pubblico.

In base a tale disposizione, si raccomanda che i telegrammi di

Stato dichiarati urgenti o di manifesto carattere urgente, in partenza, in transito ed in arrivo abbiano, specie nell'attuale momento sollecito corso sui nostri circuiti subordinatamente, s'intende, alle imprescindibili esigenze del servizio ferroviario.

---

**Comunicazioni.**

*Riammissione alle gare.* — Con decreto 12 giugno 1915 del ministro della marina è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Berretta Sciaccalunga di Venezia e i suoi comproprietari signori Domenico Sciaccalunga fu Giuliano e dott. Pietro Spandri fu Vincenzo, che ne erano stati esclusi col decreto dello stesso ministero in data 8 novembre 1913.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÉ.

**Ordine di servizio n. 10v (C.).**

**Concessione eccezionale temporanea agli abbonati chiamati alle armi.**

Per le eventuali particolari contingenze, è stata ammessa, in via affatto eccezionale e temporanea, la sospensione dell'uso dei biglietti di abbonamento ordinari e speciali di qualsiasi specie, in possesso di persone chiamate sotto le armi, alle condizioni di cui appresso. Per gli abbonamenti per due persone della stessa Ditta, la concessione è però ammessa solo quando entrambi i titolari sieno chiamati alle armi.

La concessione è accordata dietro domanda che gli abbonati di cui sopra dovranno rivolgere per iscritto alla Direzione generale (Servizio Commerciale) od alle Divisioni Movimento, unendovi il biglietto d'abbonamento ed un certificato dell'Autorità militare comprovante il richiamo dell'abbonato alle armi.

La sospensione dei biglietti d'abbonamento si estende al periodo in cui essi restano depositati presso il Servizio Commerciale, durante il servizio obbligatorio del richiamato. Detto Servizio provvederà a restituirli agli interessati — per mezzo delle stazioni — a mano a mano che gli verranno richiesti, previa modificazione dei termini di validità in relazione alla durata del tempo in cui i biglietti saranno rimasti in deposito.

I nuovi termini di validità (inizio e scadenza) risulteranno — pei biglietti restituiti dopo la pubblicazione del presente ordine di servizio — da un foglietto con il fondo litografato ed operato di color viola, recante nel centro le lettere F. S., foglietto che sarà ingommato, a mo' di copertina, lungo la costola di ciascun bi-

glietto, e porterà stampata la seguente dicitura completata a mano con inchiostro indelebile:

**FERROVIE DELLO STATO**

*Al Sig.* ..............................

*titolare dell'unito biglietto di abbonamento* ..............................

..............................

**N.** .................. **Classe** ..................

*rilasciato il* ..............................

*con la validità di* ..............................

***è stato concesso d'interromperne l'uso***

*il* ..............................

***e di riprenderlo con la decorrenza***

*dal* ..............................

*Conseguentemente il biglietto* scade alle ore 24 del ..............................

***Roma, li*** ..............................

**Il Capo del Servizio Commerciale**

..............................

Tale foglietto avrà il bollo a secco *della Direzione Generale*, impresso in modo da prendere ad un tempo anche il relativo biglietto, o la copertina di esso quando questo abbia la forma di libretto.

Nei biglietti di abbonamento a pagamento rateale i termini originari di validità di ciascun periodo, indicati sui rispettivi tagliandi, risulteranno annullati col bollo ad umido:

**VEGGASI A TERGO**

e saranno sostituiti da nuove indicazioni risultanti dalla seguente dicitura che sarà apposta con bollo ad umido a tergo di ogni tagliando nella parte superiore di esso, e completata a mano con inchiostro indelebile:

*Per concessa interruzione dell'uso dell'abbonamento, attestata dal foglietto unito al biglietto, il presente tagliando, fermo il pagamento indicatovi, vale dal ..................*

*..................................................*

*alle 24 del ..............................*

In relazione a quanto è detto sopra, le stazioni nulla dovranno esigere per il periodo per il quale, dal mod. C1-203 *bis* applicato sul recto del tagliando, risulti già effettuato il pagamento della corrispondente quota rateale, mentre dovranno riscuotere integralmente — regolandosi in tutto e per tutto secondo le disposizioni in vigore — gli importi dovuti per i periodi rateali non ancora pagati. In quest'ultimo caso le stazioni troveranno disponibile, a tergo dei tagliandi di ciascun periodo rateale e sotto la dicitura precitata, lo spazio per apporvi il bollo composto e la firma del Capo Stazione o del Capo Gestione, o di chi per essi, a forma delle ultime istruzioni ricevute.

I biglietti di abbonamento, completati dal Servizio Commerciale nel modo indicato, saranno spediti dal Servizio stesso, con lettera e per posta raccomandata, alle stazioni presso le quali gli interessati, che ne verranno informati, avranno chiesto di ritirarli.

Le stazioni che ricevono i biglietti ne cureranno la consegna ai titolari attenendosi alle norme seguenti:

1° apporranno a tergo del foglietto supplementare col fondo viola, di cui sopra si è parlato, il bollo composto indicante la data di ricevimento del biglietto;

2° consegneranno il biglietto al titolare, il quale dovrà farsi riconoscere come tale con l'esibire la tessera relativa;

3° ritireranno ricevuta (del biglietto consegnato) sulla lettera con la quale il biglietto fu loro trasmesso, e restituiranno tosto la lettera al Servizio Commerciale;

4° se il biglietto non venisse ritirato per osservazioni che il titolare trovasse da fare sui nuovi termini di validità od altro, inviteranno l'interessato a mettere per iscritto le sue ragioni, e, restituendo il biglietto al Servizio Commerciale, vi uniranno l'esposto dell'abbonato.

Avvenendo che l'uso di un biglietto debba essere sospeso più di una volta, ogni sospensione sarà consentita negli stessi modi indicati, ed ogni nuovo foglietto aggiunto al biglietto sarà collegato al precedente dal bollo a secco della Direzione Generale.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore generale*

R. DE CORNÈ.

# SENTENZE

**Personale. - Infortuni sul lavoro. - Prescrizione. - Esonero dal servizio.**

*Anche in confronto degli agenti ferroviari per i quali a norma dell'art. 5 della legge 9 luglio 1908 N. 418, il pagamento della indennità di infortunio non ha luogo finchè sono conservati in servizio senza riduzione di salario, la prescrizione dell'azione di liquidazione decorre dalla data dell'infortunio e non da quella dell'esonero e della riduzione del salario* (1).

CASSAZIONE DI ROMA - (Rel. Biscaro) - sentenza 11 marzo 19 aprile 1915 - Ferrovie dello Stato contro Paolucci Sabatino.

## FATTO.

Paolucci Sabatino, ex deviatore ferroviario, con citazione 20 maggio 1912 chiamò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato avanti il Tribunale di Aquila esponendo:

Che il 1° ottobre 1909 mentre prestava servizio presso la stazione di Vigliano, nel manovrare lo scambio, avvertì un forte dolore alla spalla destra, in seguito al quale dopo quindici giorni si manifestò una nevrite al braccio destro determinante una parziale inabilità permanente al lavoro.

Che nonostante i risultati dell'inchiesta amministrativa eseguita dietro sua richiesta, la Direzione Generale delle Ferrovie

(1) V. conf. sentenza Tribunale Salerno 16.1.1912 nel Boll. 1912-100 e Corte di Appello Napoli 29.11.1912 nel Boll. 1913-155.

non volle riconoscere che l'infortunio si fosse verificato in occasione di servizio ed egli si vide costretto a riprendere il lavoro in condizione di persistente malattia.

Che successivamente, il 21 aprile 1911, mentre usciva dal suo casello in Vigliano per recarsi a riprendere servizio di deviatore, ebbe a subire una lussazione al piede destro che gli produsse altra invalidità permanente parziale;

Che l'Amministrazione delle Ferrovie si rifiutò di riconoscere anche in questo secondo fatto il carattere di infortunio sul lavoro e alle sue proteste e richieste rispose col deliberare il di lui esonero dal servizio per pretesa inabilità fisica indipendente dai suddetti infortuni.

## DIRITTO.

La prescrizione dell'azione per il pagamento della indennità dovuta ad un agente ferroviario per inabilità permanente parziale contratta a causa di infortunio sul lavoro, decorre dal giorno dell'infortunio, ovvero da quello in cui si verifica la riduzione del salario o la cessazione del servizio dell'agente?

La Corte d'Appello accolse la seconda delle due soluzioni. La sua argomentazione può così riassumersi: l'art. 5 della legge 9 luglio 1908, N. 418, relativa alle pensioni e al trattamento del personale delle Ferrovie dello Stato, stabilisce che l'indennità non viene corrisposta finchè l'agnte è mantenuto in servizio senza riduzione di salario. Dunque il pagamento ne è sospeso fin quando non sia verificata la condizione posta dalla legge all'azionabilità del diritto dell'agente. La prescrizione non decorre prima che la condizione sospensiva siasi adempiuta (art. 2120 Cod. civ.); deve rimanere sospesa, come è sospeso l'esercizio dell'azione.

Ma la questione meritava un esame più penetrante della citata disposizione di legge, posta a raffronto colla legge, per gli infortuni sul lavoro, 11 gennaio 1904, N. 51, e con l'art. 34 dello Statuto dell'Istituto di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato approvato con R. Decreto 23 maggio 1907, N. 289. Il detto art. 34 dello Statuto era concepito nei termini seguenti: « L'indennità non è corrisposta finchè il compartecipante colpito

« da tale inabilità continui il servizio presso l'Amministrazione « ferroviaria senza riduzione di salario. Qualora però in seguito « si verifichi la riduzione del salario per conseguenza di tale inabi- « lità, oppure avvenga la cessazione del servizio, si liquida l'in- « dennità prevista dal presente capoverso ».

Con questa disposizione l'indennità di infortunio, oltre ad essere rimandata per il pagamento all'atto della riduzione del saarlio o dell'esonero dal servizio, veniva compenetrata col trattamento di pensione; il che importava che spesso se ne rendesse frustranea la liquidazione perchè l'indennità rimaneva assorbita dal trattamento di pensione. Dai lavori preparatori della legge del 1908 si apprende che il legislatore, posto il principio che all'atto dello esonero dal servizio, debbono corrispondersi così l'indennità di legge come la pensione in base agli anni di servizio, volle che il ritardo nel pagamento, per il caso di inabilità parziale permanente, non potesse rendere frustraneo lo stesso diritto all'indennità, ma costituisse un vero atto di previdenza; ed a tale scopo dispose che all'atto dello esonero l'indennità fosse sempre corrisposta insieme all'intero trattamento normale di quiescenza, e agli interessi composti nella ragione del 3.50 % all'anno. Notevole è il cambiamento introdotto nella dizione dell'art. 5 della nuova legge in confronto del testo dell'art. 34 dello Statuto.

Alla frase iniziale con cui su questo articolo si dichiarava che « l'indennità non è corrisposta finchè il compartecipante continui il servizio » si coordinava la frase finale determinante che, verificandosi riduzione di salario od esonero dal servizio, « si liquida l'indennità ». Qui il concetto della sospensione a' un tempo di ogni pratica amministrativa e dell'esercizio dell'azione giudiziaria per l'accertamento dell'infortunio per la liquidazione e per il pagamento dell'indennità appare enunciato sotto forma di un nesso indissolubile costituito fra i due momenti dell'azione concessa all'agente colpito di infortunio.

Invece l'art. 5 della legge del 1908 mantiene nel suo secondo capoverso la frase « l'indennità non è corrisposta » per significare che il termine del pagamento viene differito fino a quando non si verifichi la riduzione del salario o l'esonero dal servizio.

Nel capoverso successivo introduce la nuova disposizione che accorda all'agente infortunato gli interessi composti in ragione

del 3.50 % da corrispondersi insieme all'indennità. Segue l'ultimo capoverso che dichiara doversi fare la liquidazione in base alle disposizioni della legge del 1904, ferme restando la giurisdizione e la procedura ordinaria per gli eventuali ricorsi.

La Corte di Appello non pose mente a quest'ultima disposizione. Non si domandò se il richiamo ivi espresso, per la liquidazione dell'indennità dovuta all'agente colpito da infortunio, alle norme stabilite dalla legge per gli infortuni sul lavoro, importasse la necessità di distinguere i due momenti, l'uno dell'accertamento dell'infortunio e della liquidazione della indennità, e l'altro del pagamento, per ritenere la prima fase sottoposta ai termini e alle prescrizioni della legge del 1904, quale legge generale regolante la soggetta materia, e per limitare l'efficacia delle disposizioni contenute nel secondo e terzo capoverso dell'art. 5 della legge del 1908, come norme di carattere eccezionale, alla fase del pagamento.

Se questa indagine si fosse proposta, avrebbe tosto riconosciuta l'improrogabilità ed il rigore delle norme precise e particolareggiate che disciplinano la procedura amministrativa relativa alla liquidazione dell'indennità e l'azione giudiziaria concessa all'operaio colpito da infortunio sul lavoro nel caso di contestazione con l'Istituto assicuratore e stabiliscono, i termini e le condizioni per il suo esercizio, la prescrizione e le decadenze dell'azione.

Questo complesso di disposizioni si caratterizza per lo scopo evidentemente prefissosi dal legislatore di pervenire nel più breve tempo possibile all'accertamento delle circostanze dell'infortunio, dell'entità delle sue conseguenze, dell'importo del salario dell'operaio e della riduzione che ha potuto subire nel caso di inabilità parziale ed acquisire così rapidamente gli elementi necessari alla liquidazione dell'indennità, che, una volta accettata, determinerà la scadenza dell'obbligo del pagamento e, in caso di ritardo, la decorrenza degli interessi.

All'intento di non lasciar disperdere le prove dell'infortunio di non rendere difficile ed impossibile, col decorso degli anni, all'operaio la dimostrazione del nesso dell'infortunio con la lamentata inabilità, e all'istituto assicuratore i mezzi di difesa contro tentativi di disoneste speculazioni, rispondono le disposizioni fissanti

il termine di un anno dal giorno dell'infortunio per la prescrizione della relativa azione, e quello di due anni per l'esercizio della facoltà concessa così all'operaio come all'istituto di chiedere la revisione dell'indennità che è quanto dire una nuova liquidazione.

Tutto ciò rende palese l'incongruenza della interpretazione data dalla sentenza all'articolo 5 della legge del 1908, nel senso di ritenere prorogata la procedura amministrativa e l'esercizio dell'azione giudiziaria diretta all'accertamento dell'infortunio e alla liquidazione dell'indennità per una malsupposta inscindibilità delle due disposizioni ivi contenute, riflettenti la prima la *corresponsione*, cioè il pagamento, la seconda la *liquidazione* dell'indennità. A ragione si osserva dalla ricorrente Amministrazione che, dato il carattere eccezionale della norma prorogante la corresponsione fino all'atto della riduzione del salario o della cessazione dal servizio, non è lecito interpretarla estensivamente ed ammettere che trovi applicazione fuori che per il termine del pagamento espressamente contemplato, e valga a modificare la legge generale anteriore nei punti in cui non si riscontra alcuna incompatibilità con essa.

L'obbligo dell'immediata liquidazione in via amministrativa e la facoltà dell'operaio di agire giudizialmente per ottenere una liquidazione a lui più favorevole, possono ben sonsistere con la proroga del pagamento fino all'esonero dal servizio o alla riduzione del salario.

Un ulteriore argomento a pro della tesi propugnata dall'Amministrazione ferroviaria si desume dalla disposizione relativa agli interessi composti del 3.50 % che l'Amministrazione è tenuta a corrispondere all'agente colpito dall'infortunio insieme all'indennità, all'atto della cessazione dal servizio. Si tratta di una disposizione introdotta su proposta della Commisione della Camera « onde avvantaggiare in qualche modo il personale ferroviario e « dargli oltre l'incitamento morale (come atto di previdenza) an- « che quello del beneficio economico ». Ma poichè, per l'art. 11 della legge sugli infortuni, gli interessi sull'indennità decorrono, nel caso di ritardo del pagamento, dopo divenuta definitiva la liquidazione è chiaro che, anche gli interessi in misura speciale stabiliti a favore degli agenti ferroviari, presuppongano la liquida-

zione dell'indennità, da effettuarsi nei termini e nelle forme ordinarie stabilite da detta legge.

Se si ammettesse che la liquidazione va differita fino alla data dell'esonero dal servizio, gli interessi non comincerebbero a decorrere prima di questo momento. Così lo scopo benefico dell'innovazione verrebbe ad essere totalmente frustrato.

L'accoglimento del primo mezzo conducente all'applicazione della prescrizione dispensa il Supremo Collegio dal versare nel secondo mezzo riflettente il concorso degli elementi obbiettivi richiesti per dar diritto all'indennità.

*Per questi motivi* la Corte di Cassazione, accolto il primo mezzo, e dichiarato assorbito il secondo del ricorso proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato contro la sentenza 8 luglio 1914 della Corte di Appello di Aquila, cassa la sentenza stessa, ecc.

## Rappresentanza in giudizio. - Capi di compartimento.

*La rappresentanza delle ferrovie dello Stato in giudizio spetta al Direttore generale solo nelle cause di competenza delle magistrature residenti in Roma; per le altre spetta esclusivamente ai Capi di Compartimento, anche se trattisi di controversia cui abbiano dato causa ed occasione atti stragiudiziali compiuti dal Direttore generale o notificati a sua istanza.*

CORTE DI APPELLO DI GENOVA. — Sentenza 24 aprile 3 maggio 1915 (est. Ramella). Ferrovie dello Stato c. Perotto Bernardo.

### DIRITTO.

Pregiudiziale su ogni altro è il primo motivo con cui si insiste nel contestare la legittimità del contraddittorio, in quanto il sig. Bernardo Perotto avrebbe citato ad assumere la veste di parte della presente controversia il Direttore generale delle Ferrovie anzichè il Capo Compartimento che solo ha i poteri di rappresentanza giudiziale dell'Amministrazione delle Ferrovie nel proprio compartimento.

E infatti la impugnativa delle Ferrovie non può riconoscersi infondata.

Per vero a termini dell'art. 1° del Decreto 28 giugno 1912 in modificazione degli articoli 12 e 10 della legge 7 luglio 1907, relativi alla rappresentanza delle Ferrovie dello Stato in giudizio, è disposto che tale rappresentanza delle Ferrovie spetta al Direttore generale nelle cause di competenza delle Magistrature residenti in Roma, salva la disposizione dell'art. 872 del Codice di Commercio, spetta invece al Capo Compartimentale, salva sempre la disposizione dell'art. 872 precitato, per tutte le cause di competenza delle Magistrture residenti nel territorio assegnato a ciascun compartimento.

Inoltre l'art. 8 fissa l'entrata in vigore di tale norma a far capo dal 1° luglio 1913. Di conseguenza trattandosi nella specie di causa, il cui appello fu proposto posteriormente a detta data e non avanti ad autorità giudiziaria di Roma, non aveva il Direttore generale la validità di rappresentare l'amministrazione se non al limitato effetto di far dichiarare come insta che la citazione sua non lo ha potuto investire della qualità di legittimo contraddittore in causa.

Nè giova in fatto che lo stesso Direttore generale abbia provveduto per la notifica del Decreto prefettizio 16 aprile 1914 ed alla intimazione del successivo precetto per rilascio di stabili.

Per vero, anche ritenendo tali atti necessari per compimento della procedura di espropriazione, tutta via si tratterebbe di atti di amministrazione, stragiudiziali; i quali perciò non rientrando nei termini del menzionato art. 1 del Decreto 1912 sono di spettanza, sia pur non esclusiva, del Direttore generale, come è di ogni pratica ordinaria attinente alla gestione del servizio ferroviario, quando per altro in occasione e per causa degli atti compiuti anche dal Direttore generale in tale qualità, sorga controversia dinanzi a Magistrature giudiziarie ed amministrative, entra in campo l'applicazione delle nuove norme sulla rappresentanza giudiziale della Amministrazione, la quale spetta al Direttore generale unicamente per le cause vertenti dinanzi i Magistrati di Roma, mentre per ogni altro territorio, non è esso investito di detta rappresentanza, pure se la lite, come è in parte nella specie, rifletta atti da lui posti in essere come capo di Amministrazione ferroviaria e se

anche possa o considerarsi arbitrarii e che involgano la responsabilità della azienda.

Neppure vale fare appiglio, come fecero i primi giudici, alla circostanza che in atto di precetto il Direttore generale ing. Bianchi abbia fatto elezione di domicilio nella Cancelleria della Pretura di Spezia accanto alla mensione del domicilio in Roma nel proprio ufficio, poichè, se la elezione poteva influire nel determinare la competenza territoriale, non aveva però efficacia per attribuire a chi la fece, un potere di rappresentanza fuori dei casi espressi dalla legge. L'affermazione poi del Tribunale che la rappresentanza affidata ad ogni compartimento, non esclusa quella assunta dal Direttore generale, se poteva sostenersi, vigendo la legge 7 luglio 1907, non ha però fondamento sotto le nuove disposizioni di cui all'art. 1 del R. Decreto 28 giugno 1912 superiormente riferite, le quali vengono ad escludere, nella fattispecie, ogni rappresentanza del Direttore generale e che sia esercitata dai capi compartimentali per di lui delegazione mentre è da essi coperta per diritto proprio. Pertanto, essendo fondata la eccezione di nullità della citazione per difetto di legittimo contraddittorio, deve riformarsi la sentenza del Tribunale che, ritenendo il contrario, è passata alla decisione in merito.

# MASSIMARIO

**Espropriazioni per pubblica utilità. - Opposizione a perizia. - Spese della perizia e spese giudiziarie.**

*Nelle espropriazioni per pubblica utilità sono a carico dell'espropriante le spese per la nomina dei periti e quella di perizia in quanto si riferiscano alla fase amministrativa, mentre quelle occasionate dal giudizio di opposizione a perizia, come spese giudiziarie, sono da porsi a carico della parte soccombente.*

CASSAZIONE DI TORINO. — Sentenza 20 febbraio-2 marzo 1914. Ferrovie dello Stato c. Taddeo Giusti.

**Personale. - Indennità di buonuscita. - Agenti delle cessate amministrazioni sociali.**

*Il personale proveniente dalle cessate gestioni sociali, nè in virtù dei patti e condizioni che regolavano il contratto di locazione d'opera, nè in virtù dell'art.* 17 *della legge* 22 *aprile* 1905 *che determinò tassativamente i diritti che lo Stato era tenuto a garantire, nè tanto meno in virtù di un presunto* uso commerciale, *erroneamente invocato come fonte di diritto, può pretendere all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il pagamento di una indennità di buonuscita che le precedenti aziende sociali, per mero atto di bontà e di benevolenza, senza esservi in alcun modo obbligate, elargivano agli agenti meritevoli esonerati dal servizio* (1.

TRIBUNALE DI CREMONA. — Sentenza 9-21 giugno 1915 (est. Presid. Galli). Mezzedini Garibaldo c. Ferrovie dello Stato.

---

(1) V. conforme sentenza Tribunale Napoli 28 aprile-19 maggio 1915 nel Bollettino corrente anno, pag. 191.

ANNO VIII - N. 29

22 LUGLIO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

—

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:***



Roma, luglio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80,

**Decreto-Legge Luogotenenziale 20** *giugno* **1915,** *n.* **1048,** *col quale vengono autorizzate maggiori spese occorrenti alle ferrovie dello Stato per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta l'urgenza di regolarizzare gli impegni già assunti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e di autorizzarla ad assumerne nuovi per spese di acquisto di materiale rotabile, oltre i limiti consentiti dalle leggi in vigore, nonchè di autorizzare la spesa eventualmente necessaria all'acquisto di piroscafi per servizi complementari di navigazione di cui al Nostro decreto 6 giugno corr., n. 870;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvati gli impegni assunti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in eccedenza ai limiti fissati dall'art. 22 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, fino alla somma di lire settantaquattro milioni, per spese di acquisto di materiale rotabile.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 15 luglio 1915, n. 176.

Art. 2.

Per ulteriori acquisti di materiale rotabile ed in eccedenza ai limiti indicati nell'articolo precedente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni nell'esercizio finanziario 1915-916 per la somma di lire trenta milioni.

Art. 3.

Per l'esercizio dei servizi complementari di navigazione di cui al Nostro decreto 6 giugno corr., n. 870, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con autorizzazione del ministro dei lavori pubblici, previ accordi col ministro della marina, può acquistare altri piroscafi in aggiunta a quelli di cui all'allegato *B* della legge 5 aprile 1908, n. 111.

Art. 4.

La spesa per l'acquisto dei piroscafi di cui all'art. 3 non potrà superare la somma di lire nove milioni da conteggiarsi in aumento a quelle autorizzate per le spese straordinarie di cui all'articolo 22 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372.

Art. 5.

Il ministro del tesoro provvederà, mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che riterrà più opportune, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni ed alle spese di cui ai precedenti articoli.

Detti fondi sono da assegnare come segue:

*a*) per lire quattro milioni nell'esercizio finanziario 1914-1915, in eccedenza al limite stabilito dalla legge 24 dicembre 1908, n. 731, da destinarsi interamente all'acquisto dei piroscafi di cui agli articoli 3 e 4;

*b*) per lire trentotto milioni nell'esercizio finanziario 1915-1916, in più della somma già inscritta in bilancio e da destinarsi, per lire cinque milioni, a saldo delle spese di acquisto dei detti piroscafi e, per lire trentatre milioni, all'acquisto di materiale rotabile;

*c*) per le residuali lire settantuno milioni, concernenti acquisto di materiale rotabile, negli esercizi successivi al 1915-916 a seconda del bisogno ed entro il limite annuo di cui alla legge 24 dicembre 1908, n. 731.

**Art. 6.**

Con decreto del ministro del tesoro saranno introdotte le variazioni dipendenti dal presente decreto nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa del ministero del tesoro nonchè nel bilancio delle ferrovie dello Stato per gli esercizi finanziari 1914-915 e 1915-916.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *giugno* 1915, *n.* 982, *recante provvedimenti a favore di impiegati e pensionati dello Stato richiamati in servizio della R. Marina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e delle facoltà conferite al Governo dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 9 maggio 1915, n. 658;

Visto il R. decreto 13 maggio 1915 n. 620;

Visto il R. decreto 22 maggio 1915, n. 690 col quale è indetta la mobilitazione della R. marina;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli ufficiali della riserva navale e di complemento richiamati temporaneamente in servizio attivo, qualunque ne sia la provenienza, hanno diritto a percepire lo stipendio e le indennità spettanti agli ufficiali dello stesso grado ed anzianità e dello stesso corpo in servizio attivo permanente.

Se trattasi di pensionati civili o militari dello Stato o impiegati civili dello Stato in attività di servizio, hanno diritto a cumulare con lo stipendio e le indennità contemplati nel precedente comma, la pensione o lo stipendio di cui sono provvisti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 6 luglio 1915, n. 168.

Per gli ufficiali richiamati dalla posizione di servizio ausiliario resta sospeso il diritto alla indennità stabilita per tale posizione.

Non è ammesso il cumulo per gli ufficiali richiamati dal congedo provvisorio tra gli assegni inerenti alla posizione di congedo provvisorio e quelli loro spettanti ai sensi del comma 1 del presente articolo, come ufficiali richiamati in servizio.

Per gli ufficiali nelle condizioni contemplate dal secondo comma del presente articolo è sospeso il diritto al soprassoldo previsto dal R. decreto 26 novembre 1914, n. 1311.

Però qualora la pensione o lo stipendio d'impiegato civile di cui fosse provvisto un ufficiale, risultasse inferiore al soprassoldo cui gli altri ufficiali richiamati dello stesso grado hanno diritto in base al R. decreto 26 novembre 1914, n. 1311, succitato, sarà corrisposta all'ufficiale medesimo una indennità supplementare pari alla differenza fra la pensione o lo stipendio di impiegato civile e l'accennato soprassoldo.

Art. 2.

I militari del corpo R. equipaggi richiamati se pensionati civili o militari dello Stato o impiegati civili dello Stato in attività di servizio cumulano col trattamento economico stabilito per i pari grado, categoria e specialità del servizio attivo la pensione o lo stipendio di cui sono provvisti.

Essi ricevono inoltre le indennità e gli emolumenti speciali stabiliti da disposizioni che particolarmente li riguardino.

Art. 3.

Le precedenti disposizioni intorno ai cumuli di stipendi, pensioni, assegni e indennità hanno effetto dal giorno della mobilitazione, e cioè dal 23 maggio 1915 e per tutto il periodo in cui l'armata resterà mobilitata, rimanendo sospesa qualsiasi limitazione o riduzione stabilita dalla legge 19 luglio 1862, n. 722, e ogni altra disposizione in quanto sia difforme da quelle contenute nel presente decreto.

Le disposizioni stesse non sono applicabili nei casi di arruolamento volontario, rimanendo, però, fermo quanto è disposto con R. decreto 9 maggio 1915, n. 658 circa l'arruolamento dei sottufficiali a riposo del corpo R. equipaggi.

Art. 4.

Gl'impiegati e i pensionati possono delegare la riscossione degli stipendi o pensioni, con atto amministrativo a persona fra quelle indicate nell'art. 142 del Codice civile la quale potrà riscuotere, senza la produzione del certificato d'esistenza in vita del titolare, sino a quando il Ministero della marina non abbia in caso di morte, partecipato il decesso all'Amministrazione centrale competente.

Resta fermo il disposto dell'art. 411 del vigente regolamento di contabilità generale dello Stato per quelli che non intendono valersi della facoltà di cui nel presente articolo.

In caso d'indebito pagamento sarà provveduto per il ricupero nei modi consueti.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO — VIALE.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

**Decreto Luogotenenziale 27 *giugno* 1915, *n.* 1050, *col quale le agevolezze consentite col R. decreto* 22 *ottobre* 1914, *n.* 1197, *per l'esecuzione dei lavori e forniture in Tripolitania ed in Cirenaica, vengono estese a tutti gli appalti che saranno disposti entro il* 31 *dicembre* 1915 (1).**

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 25 febbraio 1912, n. 83;
Visti i RR. decreti 22 ottobre 1914, n. 1197, e 31 dicembre 1914. n. 1483;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta dei ministro segretario di Stato per le colonie;
Abbiamo decretato e decretiamo:

**Art. 1.**

Le agevolezze, consentite dal R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1197, per l'esecuzione di lavori e forniture in Tripolitania e Cirenaica, sono estese a tutti gli appalti che saranno disposti entro il 31 dicembre 1915.

**Art. 2.**

La facoltà di deroga, consentita dall'art. 1 del R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1197, è estesa, fino al 31 dicembre 1915, anche

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 16 luglio 1915, n. 177.

rispetto alle norme dell'art. 19 del R. decreto 11 gennaio 1914, n. 39.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore a decorrere dal 1° luglio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 luglio 1915, n. 1064, *contenente provvedimenti per i funzionari o impiegati dello Stato, richiamati alle armi nel R. Esercito e nella R. Marina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e delle facoltà conferite al Governo dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il testo unico delle leggi sullo stato giuridico degli impiegati civili, approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693;

Visto il R. decreto 22 maggio 1915, n. 690, col quale è indetta la mobilitazione del R. esercito e della R. marina;

Visto il testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il R. esercito, approvato col R. decreto 14 luglio 1898, n.380, e successive modificazioni;

Visto il R. decreto 3 gennaio 1915, n. 2, prorogato fino al 31 dicembre 1915 con la legge 1° aprile 1915, n. 425;

Visto il R. decreto 15 aprile 1915, n. 471;

Visto il R. decreto 22 aprile 1915, n. 500;

Visto il R. decreto 26 novembre 1914, n. 1311;

Visto il R. decreto 9 maggio 1915, n. 658;

Visto il R. Decreto 13 maggio 1915, n. 620;

Visto il R. decreto 3 giugno 1915, n. 948;

Visto il Nostro decreto 3 giugno 1915, n. 858;

Visti i Nostri decreti in data 17 giugno 1915, nn. 982 e 983;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e degli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 15 luglio 1915, n. 176

Art. 1.

I funzionari o impiegati dello Stato, richiamati alle armi, nel R. esercito o nella R. marina, che non abbiano il grado di ufficiali o sottufficiali, continueranno a percepire integralmente il loro stipendio di impiegati civili, con gli assegni militari e le indennità del loro grado.

Art. 2.

I funzionari o impiegati dello Stato richiamati alle armi, che siano invece provvisti del grado di ufficiali o sottufficiali, percepiranno lo stipendio civile o lo stipendio od assegno militare secondo che l'uno o l'altro sia di importo maggiore.

Se lo stipendio od assegno militare è inferiore allo stipendio civile, l'Amministrazione civile, alla quale il funzionario appartiene, gli pagherà la differenza esistente fra lo stipendio civile e il militare.

Se, invece, lo stipendio od assegno militare è superiore a quello civile, nessun trattamento è dovuto all'impiegato a carico dell'Amministrazione civile.

Art. 3.

Ai funzionari od impiegati indicati nell'art. 2 sono dovute tutte le indennità fisse ed eventuali stabilite per gli ufficiali e sottufficiali dello stesso grado, arma ed anzianità in servizio attivo permanente, quando si trovino nelle condizioni prescritte dalle norme che regolano tali indennità, salvo quanto è disposto dall'articolo 11 per le indennità di servizio speciale e di carica. Sono inoltre dovute - quando si trovino nelle condizioni volute - le indennità giornaliere stabilite pel R. esercito dal R. decreto 3 gennaio 1915, n. 2, prorogato fino al 31 dicembre 1915 colla legge 1° aprile 1915, n. 425, e dai RR. decreti 15 aprile 1915, n. 471, e 22 aprile 1915, n. 500, e per la R. marina dal R. decreto 26 novembre 1914, n. 1311.

Art. 4.

Trattamento analogo a quello previsto negli articoli precedenti per i funzionari od impiegati dello Stato richiamati alle armi, sarà fatto al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato, ai capi cantonieri e cantonieri addetti alla manutenzione delle strade nazionali, e agli insegnanti delle scuole primarie, la cui amministrazione è affidata al Consiglio scolastico provinciale ai sensi della legge 4 giugno 1911, n. 487.

Art. 5.

Per gli impiegati avventizi dello Stato e per gli impiegati avventizi delle ferrovie dello Stato accennati nell'articolo unico del Nostro decreto 3 giugno 1915, n. 858, richiamati alle armi e che non abbiano il grado di ufficiali o di sottufficiali, sarà mantenuto il trattamento di cui all'art. 2 del decreto-legge 13 maggio 1915, n. 620. Per gli avventizi suddetti richiamati alle armi col grado di ufficiali o sottufficiali sarà applicato un trattamento analogo a quello di cui all'art. 2 del presente decreto, ponendo, però, in confronto dello stipendio militare la retribuzione di avventizio nella misura prevista dal citato art. 2 del decreto legge 13 maggio 1915, n. 620.

Art. 6.

Gli ufficiali richiamati in servizio dalla posizione ausiliaria, avranno diritto a percepire, oltre l'assegno annuo di pensione del quale sono provvisti, un assegno suppletivo pari alla differenza tra la pensione e lo stipendio ed indennità spettanti agli ufficiali dello stesso grado ed anzianità e della medesima arma o corpo in servizio attivo permanente, perdendo, però, l'indennità annua di posizione ausiliaria, e salvo quanto è disposto all'art. 11 per le indennità per servizio speciale e di carica.

Art. 7.

I pensionati militari richiamati in servizio e che non rivestano il grado di ufficiali o sottufficiali continueranno a percepire

integralmente la pensione insieme con la paga o soldo ad essi spettanti col richiamo in servizio. Qualora essi abbiano, invece, il grado di ufficiali o sottufficiali, percepiranno, oltre la pensione, un assegno suppletivo pari alla differenza fra l'assegno di riposo e lo stipendio o assegno ed indennità spettanti agli ufficiali o sottufficiali dello stesso grado ed anzianità e della medesima arma o corpo in servizio attivo permanente, salvo quanto è disposto all'articolo 11 per le indennità per servizi speciali e di carica.

I pensionati civili dello Stato richiamati alle armi col grado di ufficiali o di sottufficiali, saranno considerati come aventi uno stipendio pari a quello di cui erano provvisti alla data del loro collocamento a riposo e percepiranno lo stipendio civile o lo stipendio od assegno militare secondo che l'uno o l'altro sia di importo maggiore.

Se lo stipendio od assegno militare risulta inferiore allo stipendio civile che il pensionato aveva quando fu collocato a riposo, gli sarà corrisposta anche la pensione sino a concorrenza della differenza. Se, invece, lo stipendio od assegno militare è superiore a quello civile, come sopra considerato, resterà sospeso l'integrale pagamento della pensione.

### Art. 8.

Le disposizioni del precedente articolo non si applicano ai pensionati che si arruolino volontariamente, pei quali resta fermo quanto prescrive, pel cumulo di pensione e stipendio, la legge 19 luglio 1862, n. 722. Nulla però è innovato a quanto è disposto col R. decreto 9 maggio 1915, n. 658, circa l'arruolamento volontario dei sottufficiali a riposo del corpo R. equipaggi.

### Art. 9.

Agli ufficiali in posizione ausiliaria e ai pensionati richiamati alle armi è applicabile la disposizione del precedente art. 3.

### Art. 10.

Gli ufficiali richiamati dal congedo provvisorio riceveranno, invece dell'assegno di cui sono provvisti, lo stipendio e le inden-

nità degli ufficiali dello stesso grado ed anzianità e della stessa arma o corpo in servizio attivo permanente.

Non sarà loro dovuta la indennità speciale stabilita dai RR. decreti richiamati nell'art. 3.

Art. 11.

Per le indennità per servizio speciale e di carica previste dalla legge sugli stipendi ed assegni fissi per il R. esercito saranno osservate le disposizioni contenute in altro Nostro decreto.

Art. 12.

Le disposizioni di cui negli articoli precedenti sono applicabili anche ai militari richiamati dal congedo e facenti parte dei Corpi di occupazione della Libia e dell'Egeo.

Art. 13.

Resta in vigore ogni disposizione riguardante la materia che non sia contraria alle norme contenute negli articoli precedenti e sono abrogate le disposizioni del decreto-legge 13 maggio 1915, n. 620 e dei Nostri decreti 3 giugno 1915, n. 658 e 17 giugno 1915, nn. 982 e 983 in quanto siano difformi da quelle del presente decreto, e ogni altra disposizione che non sia in armonia con quanto dispone il decreto stesso.

Art. 14.

Il presente decreto avrà effetto dal 16 luglio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Sonnino — Martini — Orlando — Daneo
Carcano — Zupelli — Viale — Grippo — Ciuffelli
— Cavasola — Riccio.

Visto: *Il guardasigilli*: Orlando.

**Decreto ministeriale** 13 *luglio* 1915, *col quale si fissa la lunghezza della linea Paola-Cosenza e quella dei singoli tratti compresi fra le varie stazioni. agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci.*

## IL MINISTRO

### SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza dell'8 luglio 1915, relativa al computo delle distanze tassabili per i tratti armati con dentiera esistenti sulla linea Paola-Cosenza;

Su proposta del Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

### DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza della linea Paola-Cosenza, e quella dei singoli tratti compresi fra le varie stazioni, è fissata come risulta dalla seguente tabella:

| Paola | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 | S. Lucido | | | | | |
| 26 | 14 | Falconara Albanese | | | | |
| 33 | 22 | 8 | S. Fili | | | |
| 47 | 35 | 22 | 14 | Rende | | |
| 52 | 41 | 27 | 19 | 6 | Castiglione Cosentino | |
| 59 | 47 | 34 | 26 | 13 | 7 | Cosenza |

Roma, 13 luglio 1915.

*Il Ministro*
Ciuffelli

# COMUNICATO

D'ordine di S. E. il Ministro dei lavori pubblici si comunica la seguente lettera indirizzatagli dall'on. sig. *Presidente della Commissione Reale per il personale ferroviario*:

*Roma, 16 luglio 1915.*

*Con lieto animo e per espresso incarico ricevuto dai colleghi tutti della Commissione Reale, mi onoro far noto a V. E. che la medesima, nell'odierna adunanza plenaria, ha su mia proposta e per acclamazione deliberato di comunicare a V. E. il voto, che testualmente trascrivo:*

« *La Commissione Reale per il personale delle ferrovie dello* « *Stato, nella sua prima adunanza plenaria dopo l'inizio della* « *guerra, esprime a V. E. un voto di plauso per l'opera che con* « *alto sentimento del dovere tutto il personale ferroviario ha inde-* « *fessamente prestata nell'esecuzione dei provvedimenti militari e* « *civili resi necessari dalle eccezionali condizioni del Paese* ».

*Sono sicuro che l'E. V. accoglierà con sincera soddisfazione il doveroso riconoscimento, da parte della Commissione Reale, dei preziosi servigi resi alla Nazione dai funzionari ed agenti tutti delle ferrovie dello Stato, i quali hanno mostrato di meritare, nell'ora storica attuale, la piena fiducia del Governo e la sollecitudine con la quale esso attende alla tutela dei loro interessi economici e morali.*

*Con profondo ossequio*

*Il Presidente*
*Carlo Ferraris.*

*A S. E. l'on. Augusto Ciuffelli*
*Ministro dei lavori pubblici*
*Roma.*

# ENCOMI

All'Applicato Sig. Peroni Augusto della Divisione Movimento di Milano in missione a Cormons, è stato conferito uno speciale encomio dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato e dalla Direzione militare dei trasporti, per l'opera coraggiosa da lui compiuta accettando animosamente, malgrado il pericolo cui si esponeva, l'incarico di recarsi incontro ad un treno per arrestarlo e farlo retrocedere, scortandolo, a S. Giovanni Manzano, ed impedire che, giungendo a Cormons, fosse fatto bersaglio ai tiri dell'artiglieria nemica.

Sono pure stati encomiati, da entrambe le Direzioni, il Capo stazione a Cormons Sig. Meneghelli Mario e il personale della stazione stessa, pol contegno fermo e coraggioso tenuto in detta circostanza.

---

**Ordine di servizio n. 213.** (C.).

**Servizi merci internazionali.**

**(Vedi ordine di servizio n. 165-1915).**

Col 1° agosto 1915, verranno attuate le seguenti pubblicazioni relative ai servizi merci internazionali:

*a*) 3° foglio di modificazioni ed aggiunte alla Parte II B - Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine (edizione 1° novembre 1914), che, oltre ad alcune modificazioni, aggiunte e regolarizzazioni, contiene l'ammissione ai servizi diretti italo-svizzero ed italo-francese con la P. L.M. delle stazioni appartenenti ai tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo

di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano, testè passati in esercizio allo Stato (Vedi Ordine di servizio N. 119-1915), nonchè di quelle della linea Fornovo-Borgo S. Donnino recentemente aperta al pubblico (vedi Ordine di servizio N. 115-1915), avvertendo che le stazioni di quest'ultima linea vengono pure ammesse al servizio diretto italo-francese per oltre la P. L. M.

*b*) 3° supplemento alla stessa Parte II-B - Fascicolo 2° - Prezzi applicabili sulle percorrenze italiane, ecc. (edizione 1° novembre 1914), che contiene modificazioni, aggiunte e regolarizzazioni, fra le quali l'ammissione delle stazioni di Castelnuovo di Garfagnana e Monzone Monte dei Bianchi Isolano alla tariffa eccezionale N. 16 P. V. (Marmi), dei servizi italo-svizzero ed italo-francese con la P. L. M.

Il foglio modificazioni ed aggiunte ed il supplemento di cui trattasi saranno distribuiti alle stazioni ed agli uffici interessati e verranno posti in vendita al pubblico, al prezzo rispettivamente di centesimi 20 e di centesimi 15 per esemplare, presso le principali stazioni.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

---

**Ordine di servizio n. 214. (C.).**

**Trasporti a domicilio.**

(Vedi Circolari N. 72-1914 e 43-1915)

Col giorno 31 luglio 1915 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di *Busca* e di *Modica*.

Col giorno 1° agosto 1915 verranno modificati gli attuali corrispettivi per la presa e consegna delle merci a domicilio nelle città di *Catania* e di *Taranto*.

Con la stessa data verrà riattivato in *Taggia* il servizio, che era cessato col giorno 30 giugno u. s.

In seguito al passaggio della linea Aulla-Lucca alle Ferrovie dello Stato, le indicazioni sul servizio dei trasporti a domicilio in *Bagni di Lucca* dovranno essere tolte dalla parte III delle « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912, ed introdotte nella parte I.

Nell'allegato prospetto sono indicate le varianti da farsi nelle « Norme..... » stesse e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche », edizione 1914.

*Distribuito agli Agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, *e* 22.

---

# AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

## AL FASCICOLO

## “ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

### (Edizione 1912)

---

A pag. 3 - cancellare nell'*Indice* il richiamo: « Ferrovia Aulla-Lucca . . . . . . . . . pag. 69 ».

A pag. 14 - , prima del nome della stazione di Bari, aggiungere, nella colonna 2,: « Bagni di Lucca - *vedi* pag. 37 ».

A pag. 16 - cancellare tutte le indicazioni relative alla stazione di Busca.

A pag. 17 - sostituire le attuali indicazioni relative alla stazione di *Catania*, con quelle risultanti dal prospetto segnato.

A pag. 17 - nella colonna 1, di fianco al nome della stazione di Catania Acquicella, aggiungere l'indicazione « 1ª e 2ª ».

A pag. 17 - cancellare a piedi della pagina la nota (1).

A pag. 23 - cancellare tutte le indicazioni relative alla stazione di Modica.

A pag. 32 - esporre tutte le indicazioni già esistenti per la stazione di Taggia, aggiungendo alla colonna 1 quella di « 1ª e 2ª ».

A pag. 32 - sostituire le attuali indicazioni relative alla stazione di Taranto con quelle risultanti dal seguente prospetto ed a piedi della pagina aggiungere la seguente nota:

« (5) Per i colli indivisibili, del peso superiore ai Kg. 200, la presa e la consegna si effettuano soltanto al pianterreno ».

A pag. 37 - esporre le indicazioni relative a Bagni di Luca esistenti a pag. 69, eccettuato quanto è esposto alla colonna « osservazioni » ed aggiungere prima e dopo il nome di detta stazione gli asterischi come appresso:

« (*) Bagni di Lucca (**) per »

| Avvertenza a pagina 12 | LOCALITÀ | Grande Velocità | | | | | | | Piccola Velocità | | | | OSSERVAZIONI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di | | NUMERARIO e preziosi | | Merci in genere | Mobilia ed oggetti voluminosi | Tassa minima per ogni spedizione | Merci in genere | Mobilia ed oggetti voluminosi | Granaglie cereali e farine | Tassa minima per ogni spedizione | |
| | | presa facoltativa e consegna obbligatoria | presa e consegna non obbligatoria | Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili | Diritto fisso per ogni spedizione | Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg. | | | Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg. | | | | |
| 1ª e 2ª | (*) Catania Cent. .... | — | 0.20 | 0.10 | 0.30 | 0.40 | 0.60 | 0.35 | 0.35 | 0.60 | 0.20 | 0.35 | |
| 1ª e 2ª | (*) Taranto (città vecchia) | — | 0.20 | 0.20 | 0.10 | 0.50 | 1.00 | 0.40 | 0.40 | 0.90 | 0.25 | 0.40 | (5) |
| | (*) Taranto (città nuova) | — | 0.20 | 0.20 | 0.10 | 0.80 | 1.20 | 0.60 | 0.60 | 1.10 | 0.30 | 0.60 | (5) |

# AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

## al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "

(Edizione 1914)

A pag. 12, colonna 14, esporre le lettere « G. P. » di fianco al nome della stazione di Bagni di Lucca.

A pag. 15, colonna 14, cancellare le lettere « G. P. » di fianco al nome della stazione di Busca.

A pag. 36, colonna 14, cancellare le lettere « G. P. » di fianco al nome della stazione di Modica.

A pag. 59 - esporre alla colonna 14, di fianco al nome della stazione di Taggia l'indicazione « G. P (8) » ed a piedi della pagina la già esistente nota (8).

**Circolare n. 50.** (C.).

**Trasporti militari.**

In seguito ad inconvenienti verificatisi nell'effettuazione dei trasporti previsti dal Capo IV del « Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno », il Ministero della guerra ha pubblicato, nella dispensa N. 44 del Giornale militare c. a., la circolare N. 538, che qui appresso si riproduce per opportuna norma del personale degli uffici, delle stazioni e dei treni:

## MINISTERO DELLA GUERRA.

CIRCOLARE N. **538.** — TRASPORTI. — **Inconvenienti verificatisi nei trasporti di persone e di materiali sulle ferrovie.** — (Direzione generale dei servizi logistici ed amministrativi). — 9 luglio 1915.

Con la circolare a stampa n. 2486 in data 7 giugno u. s. diramata a tutte le autorità militari, si richiamava l'attenzione di queste su alcuni inconvenienti verificatisi nell'esecuzione dei trasporti militari.

Poichè consta che gli inconvenienti stessi continuano a ripetersi, si ritiene opportuno riportare integralmente la detta circolare, la quale era così concepita:

*La direzione generale delle ferrovie dello Stato ha testè segnalato vari inconvenienti verificatisi nell'esecuzione dei trasporti, riguardino questi direttamente o indirettamente l'amministrazione militare.*

*In ordine ai trasporti di persone ha notato, preliminarmente, che spesso i viaggiatori sono sprovvisti di ogni e qualsiasi documento che certifichi trattarsi di movimento* per motivi di ser-

**vizio**; *ed inoltre che si giunge a far viaggiare senza alcun pagamento persino coloro che si recano in* **licenza** *ovvero i richiamati che vanno, quotidianamente, dalla sede dei reggimenti cui sono aggregati alle località vicine ove abitano le rispettive famiglie; mentre i viaggi dell'una e dell'altra specie debbono aver luogo a pagamento diretto a cura degli interessati.*

*Quanto poi ai trasporti di materiali militari, rileva che, ben spesso, si presentano spedizioni da compiersi* **sotto scorta,** *senza che a questa sia stata consegnata una qualsivoglia richiesta, che giustifichi la messa a disposizione del materiale ferroviario necessario, tanto che alla compilazione di tale richiesta hanno dovuto provvedere gli uffici ferroviari, che ne hanno curato anche la vidimazione da parte delle autorità militari. Viceversa si sono eseguite* **senza scorta** *spedizioni che a norma delle* **istruzioni riservate di mobilitazione** *dovevano essere scortate; ciò che ha determinato l'ingombro di stazioni ferroviarie (che più che mai ora interesserebbe avere sempre libere) con carri di cui si ignora l'ente destinatario.*

*In ordine, infine, alle spedizioni fatte da privati nell'interesse dell'amministrazione militare, fa presente:*

a) **che talune amministrazioni hanno rilasciato *in bianco* a privati le speciali richieste (mod. 444) valevoli pei trasporti in conto corrente, col doppio danno: per l'amministrazione militare, cui fanno così carico le tasse di porto; per l'amministrazione ferroviaria che, ad ogni modo, le riscuote a tariffa militare anzichè a tariffa del pubblico;**

b) *che a fornitori — diretti od indiretti — dello Stato si sono rilasciate* in bianco *le speciali dichiarazioni valevoli per dar corso alle spedizioni, senza cioè precisarvi la qualità della merce, il luogo di destinazione, ecc., dando luogo a possibili abusi.*

*Questo Ministero, pur rendendosi conto delle gravi difficoltà del momento, raccomanda alle autorità militari di curare che i lamentati inconvenienti non abbiano a ripetersi, e quindi che le persone — tanto* isolate *quanto* in drappelli — *siano sempre munite di un documento d'identificazione e di prova del* **viaggio per servizio;** *e, per le cose, sia prodotto un qualsivoglia documento scritto a titolo di richiesta, dovendosi* **assolutamente** *escludere le richieste verbali e, sovra tutto, che* mai *si ometta di far* scortare *qualsiasi spedizione che non abbia corso con la richiesta mod.* 444 *e perchè il*

*relativo personale sia provvisto di documenti comprovanti l'ente destinatario.*

*Avverte pure che la prefata direzione generale ha disposto che, agli effetti della precedenza, siano considerati come trasporti d'interesse militare* (previo pagamento diretto *delle tasse ordinarie — se del caso*) *anche quelli eseguiti da un'amministrazione militare ad un privato, o viceversa; e quelli effettuati fra privati, quando da apposita dichiarazione risultino fatti* nell'interesse dell'amministrazione militare.

*Quindi, se difficoltà si verificassero nella pratica applicazione di tali disposizioni, converrà siano segnalate alla delegazione della direzione trasporti in Roma i singoli casi perchè possa promuovere altri provvedimenti, eventualmente di carattere generale, dall'amministrazione ferroviaria.*

*Con l'occasione, e per ovviare ad erronee interpretazioni già lamentate, ricordasi che, a norma del paragrafo* 121 *bis, capo IV, del* Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno, *le speciali norme del precedente paragrafo* 120, *relative ai trasporti compensati con la convenuta quota globale chilometrica, sono applicabili soltanto sulle ferrovie dello Stato (escluso il servizio di navigazione di Stato), sulle ferrovie della società Veneta (escluse le tramvie), della nord-Milano, sulla Ferrara-Suzzara e sulla Brescia-Iseo e Rovato Iseo-Edolo. Pertanto sulle linee appartenenti a tutte le altre amministrazioni che abbiano accettato il* conto corrente *si dovranno esibire i documenti di* color rosa *di cui al successivo paragrafo* 122, *e per quelle che non lo ammettono dovrà farsi il pagamento* diretto *come pel tempo di pace.*

Si invitano pertanto vivamente tutte le autorità militari di curare, ciascuna per la sua parte, che i detti inconvenienti non abbiano ancora a ripetersi **e in special modo di astenersi assolutamente dal rilasciare le richieste mod. 444, valevoli pei trasporti in conto corrente, a ditte private, ovvero documenti, che, comunque, escludano il pagamento *diretto* delle tasse di porto, ai vivandieri, dovendosi, altrimenti, procedere ad addebitare ai responsabili il danno che da tale abuso risultasse all'amministrazione.**

Infine, essendo stato segnalato l'altro inconveniente dei militari che prendono posto in **treni** ed in **classe** diversi da quelli loro spettanti, si rammenta che l'ammissione gratuita dei militari iso-

lati nei treni è subordinata alla presentazione del prescritto documento e alle disposizioni vigenti circa la classe da occupare e si prega pertanto di provvedere che, nel rilasciare ai militari il documento stesso, essi siano avvertiti che, **qualora essi prendano posto in treni diretti o direttissimi senza averne facoltà, ovvero occupino posti di classe superiore a quella loro spettante,** ***potrà loro essere richiesto dall'amministrazione ferroviaria il pagamento delle prescritte tasse e sopratasse come pel tempo di pace.***

*Il Ministro* — ZUPELLI.

---

**Circolare N. 51.** (M).

**Polizia veterinaria.**

Essendosi constatati casi di malattie epidemiche nei quadrupedi, si rende necessaria, specialmente in questo periodo di intensi trasporti per conto del R. Esercito, una rigorosa osservanza delle prescrizioni relative alla pulizia, lavatura e disinfezione, ordinaria e straordinaria, dei carri che servirono a precedenti trasporti di bestiame, nonchè dei piani caricatori e piazzali sui quali gli animali hanno sostato, e dei ponti mobili ed attrezzi impiegati nel carico e nello scarico.

Si richiama perciò tutto il personale interessato alla rigorosa applicazione delle prescrizioni contenute nelle « Istruzioni per l'applicazione del Regolamento di polizia veterinaria » pubblicate con Ordine di servizio N. 277 - 1914, Istruzioni che formarono oggetto di speciale pubblicazione separata, della quale ogni agente interessato deve essere fornito.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22, *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Comunicazioni.

### Opera di previdenza a favore del personale.

*(Legge 19 giugno 1913, N. 641).*

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino N. 15 del 15 aprile 1915, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 30 giugno 1915 le seguenti liquidazioni.

| LIQUIDAZIONI | ESERCIZIO | Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge) | | | | | | Sussidi temporanei ad orfani. (art. 1 § 2° della legge) | | Assegni alimentari vitalizi. (art. 1 § 3 della legge) | | Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ad agenti | | | a famiglie | | | | | | | ad agenti | | | a famiglie | | |
| | | N | Importo | | N. | Importo | | N. | Importo | N. | Importo | N. | Importo | | N. | Importo | |
| Approvate dal 1° aprile a tutto il 30 giugno 1915. | 1912-13 | 1 | 214 | 40 | 4 | 2.213 | 43 | 1 | 504 | 2 | 690 | » | » | » | » | » | » |
| | 1913-14 | » | (1) 203 | » | 15 | 6.871 | 05 | 7 | 2.685 | » | » | » | » | » | 1 | 11 | 01 |
| | 1914-15 | 371 | 2:3.9:1 | 86 | 164 | 93.765 | 29 | 127 | 46.109 | 5 | 1.560 | 10 | 119 | 83 | 9 | 84 | 45 |
| | 1915-16 | 370 | 306.145 | 20 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Aggiungendo quelle approvate precedentemente . | . . . | 6890 | 5.271.738 | 01 | 1377 | 818.187 | 78 | 900 | 319.228 | 36 | 12.714 | 119 | 933 | 74 | 16 | 108 | 60 |
| Si ha un totale a tutto il 30 giugno 1915. | | 7632 | 5.822.212 | 47 | 1560 | 921.037 | 55 | 1035 | 368.526 | 43 | 14.96[illegible] | 129 | 1053 | 57 | 26 | 204 | 06 |

(1) Importo liquidato in adunanza 8 giugno 1915 in aggiunta ad una indennità di buonuscita di L. 1614 già approvata in adunanza 21 aprile 1914

Sulla disponibilità dell'esercizio finanziario 1914-15 furono approvate dal Comitato, dopo il 31 marzo 1915, le seguenti concessioni:

1° - SUSSIDI TEMPORANEI.

(art. 1 N. 2 lett.: C) della legge).

N. 2, a favore degli orfani sottoindicati;

Vincenzo, Leonarda, Concetta, Grazia e Salvatore, orfani del C. Squadra deviatori, pensionato, *Ucciardello* Mariano (2512): L. 456 annue, con decorrenza 1° agosto 1914;

Augusta e Bruno, orfani dell'operaio di 1ª classe, pensionato, *Leonardi* Augusto (29049): L. 312 annue, con decorrenza 1° maggio 1915.

2° - ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI.

(art. 1 N. 3 lett.: E) della legge).

N. 8, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

*a*) - *Ragazzo* Alessandro, padre del fuochista *Ragazzo* Dionigi (81239): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1915;

*b*) - de *Lauro* Alessandro, padre dell'A. Applicato de *Lauro Attilio* (43867): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1915;

*c*) - *Baldi* Ardelia, vedova dell'operaio di 2ª classe *Stilli* Raffaello (137530): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1915;

*d*) - *Randazzo* Vita vedova *Bellavista*, madre dell'operaio *Bellavista* Michele (3124): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1915;

*e*) - *Cecchi* Argelide, orfana maggiorenne dell'operaio di 2ª classe *Cecchi* Luigi (14977); L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1915;

*f*) - *Scarone* Antonio, orfano inabile al lavoro, del manovale *Scarone* Giovanni (55831): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1915;

*g*) - *Caldana* Marcellina, vedova dell'applicato *Carnevali* Umberto (112422): L. 360 annue, con decorrenza 1° maggio 1915;

*h*) - Schicchio Filomena, madre del manovale *Magi* Giuseppe (114088): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1915.

### 3° - Ricovero di orfani.

(art. 2, penultimo capoverso della legge).

N. 7, a favore degli orfani sottoindicati:

*a*) - *Emilia* ed *Amelia*, orfane del C. Tecnico di 2° grado *Ferrero* Stefano (5730); morto nel terremoto del 13 gennaio 1915;

*b*) - *Pietro*, *Aida* e *Michele*, orfani dell'operaio di 2ª classe *Pota Antonio* (78341); morto nel terremoto del 13 gennaio 1915;

*c*) - *Candida*, orfana dell'operaio di 2ª classe *Scognamiglio* Pasquale (88915);

*d*) *Giovanni*, orfano del cantoniere *Malorno* Teodoro (31719).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione:

*Negri* ing. Carlo, Ispettore Principale, Milano;
*Soschi* Egidio, Capo Stazione, Oneglia;
*Piergiovanni* Giovanni Battista, Sotto Ispettore, Bologna;
*De Simone* Salvatore, Ispettore, Fabriano;
*Fedi Alfonso*, Capo Stazione, Grosseto;
*Gentili* Ernesto, Capo Stazione, Gualdo Tadino;
*Ricciuti* cav. Sulpizio, Capo Stazione, Chieti;
*Vercelloni* cav. Carlo, Ispettore, Roma;
*Giorgi* Pietro, ff. Capo Stazione Principale, Caserta;
*Diano* Demetrio, Capo Stazione, Taranto;
*Sbriscia-Fioretti* ing. Giovanni, Ispettore, Palermo.

In seguito ad offici fatti dal Comitato dell'Opera, il Consiglio di Amministrazione in adunanza 7 aprile 1915, ha approvato a favore dell'Opera stessa l'assegnazione della somma di L. 50 mila, da devolversi nella concessione di ricoveri di orfani di agenti periti nel terremoto del 13 gennaio 1915, nonchè di assegni alimentari vitalizi a congiunti bisognosi che erano a carico degli agenti medesimi; autorizzando il Comitato ad erogare nei futuri anni finanziari la parte di detta somma che non potesse essere impiegata durante l'anno 1914-15, e nell'intesa che laddove la somma suddetta non fosse sufficiente per tutte le concessioni da approvarsi sulla disponibilità a favore delle famiglie di cui si tratta, le ulteriori concessioni da farsi siano da approvare a carico della normale disponibilità dell'Opera; e che, laddove invece si manifestasse una eccedenza, questa vada a favore dell'Opera.

---

A favore dell'opera di Previdenza fu devoluta la somma di lire 1274,70 residuata dalla sottoscrizione aperta fra i funzionari ferroviari per offrire al Sig. Bianchi uff. di gran croce ing. Riccardo, in occasione del suo collocamento a riposo, un albo di firme accompagnato da un oggetto artistico.

Inoltre, dall'Applicato signor Asciutti Carlo della Divisione Lavori di Ancona, sono state trasmesse a favore dell'Opera di Previdenza lire 30,15, per onorare la memoria della signora Elvira Rossi in Giansanti.

---

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 30 giugno 1915, n. 160, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Luigi Martinenghi fu Pompeo, unico proprietario della ditta omonima, fabbricante di calzature a Vigevano.

---

— Con decreto del 30 giugno 1915, del ministro della marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta ing. Rodolfo Rossetti di Milano, fornitrice di materiali coibenti.

— Fino a tutto luglio 1917 la ditta Princi Rocco fu Domenico domiciliata a Fiumara (Reggio C.) resta esclusa dal fare offerte per contrattazioni di conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

ANNO VIII - N. 30

29 LUGLIO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



Roma, luglio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

**R. D.** ***n.*** **1104** ***del*** **15** ***luglio*** **1915,** ***col quale viene dichiarato in istato di guerra il territorio delle provincie di Cremona e di Piacenza e la parte di territorio della provincia di Rovigo, non ancora posta in istato di guerra*** (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Codice penale per l'esercito, approvato con R. decreto del 28 novembre 1869;

Visto il Codice penale marittimo, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Vista la legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel R. esercito ed il regolamento per la esecuzione della legge detta, approvato con Nostro decreto 21 luglio 1907, n. 626;

Vista la legge 6 marzo 1898, n. 59, sull'avanzamento dei corpi militari della R. marina;

Visto il testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70;

Vista la legge e il regolamento sulla contabilità generale dello Stato 4 maggio 1885;

Visto il regolamento sugli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra, approvato con Nostro decreto 10 dicembre 1908, n. 820;

Vista la legge sugli stipendi ed assegni fissi del R. esercito, testo unico, approvato con R. decreto 14 luglio 1898, n. 380;

Visto il regolamento di servizio in guerra, approvato con Nostro decreto 10 marzo 1912, e le successive modificazioni alle leggi e decreti predetti;

Visto il Nostro decreto in data 22 maggio 1915, n. 703, col quale i territori di alcune Provincie del Regno sono considerati in istato di guerra;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 luglio 1915, n. 184.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli affari esteri, per la guerra, per l'interno e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A decorrere da oggi è dichiarato in istato di guerra:

Il territorio delle provincie di Cremona e di Piacenza e la parte del territorio della provincia di Rovigo non ancora posta in istato di guerra in virtù del Nostro decreto n. 703, in data 22 maggio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato al Comando supremo, addì 15 luglio 1915.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — SONNINO — ZUPPELLI — VIALE.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

D. M. 10 *luglio* 1915, *portante modificazioni ed aggiunte alle Norme approvate col decreto ministeriale* 27 *giugno* 1905, *per gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzionare da capi stazione e da telegrafisti e per l'abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore, delle caldaie fisse, semifisse e di locomobili in servizio delle ferrovie dello Stato.*

## IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Viste le norme approvate con decreto ministeriale del 27 giugno 1905 per gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzionare da capi stazione e da telegrafisti e per l'abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore, delle caldaie fisse, semifisse e di locomobili in servizio delle ferrovie dello Stato.

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Negli articoli 2, 6, 8, 11, 16, 18, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 33 e 35 delle Norme approvate con decreto ministeriale del 27 giugno 1905, nonchè nell'allegato 1 alle Norme stesse, alle parole « Direzione Compartimentale » e « Direttore Compartimentale » sono sostituite le altre « Divisione del Movimento » «Divisione della Trazione » e « Capo Divisione della Trazione ».

L'articolo 29 delle Norme approvato col predetto decreto ministeriale del 27 giugno 1905 è modificato come appresso:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può adibire « alla condotta delle locomotive per le manovre di stazione agenti « che essa riconosca idonei, purchè questi abbiano viaggiato almeno « due anni come fuochisti.

« I fuochisti abilitati alla condotta delle locomotive per le « manovre di stazione potranno essere adibiti anche a servizi di « tradotte tra gli scali, a quelli su diramazioni ai porti, sui rac« cordi, alle spinte per avviamento e ad altri servizi simili non im« pegnanti che per brevi tratti i binari di linea, previo riconosci« mento dell'idoneità a detti servizi.

« Per il servizio di manovra nell'interno dei depositi, delle « rimesse e delle officine, e per i motori dei carrelli traversatori e « delle piattaforme, l'Amministrazione potrà valersi dell'opera di « agenti da essa ritenuti idonei e che abbiano funzionato almeno « per sei mesi come fuochisti di locomotive o come fuochisti con« duttori di caldaie a vapore.

« Infine per l'accensione delle locomotive e la loro sorve« glianza in stazionamento l'Amministrazione avrà facoltà di im« piegare gli agenti che essa ritenga idonei a tale ufficio ».

Roma, li 10 luglio 1915.

*Il Ministro*

CIUFFELLI

otta delle locomotive per le
e adibiti anche a servizi di
iramazioni ai porti, sui rac-
d altri servizi simili non im-
ari di linea, previo riconosci-

ll'interno dei depositi, delle
ori dei carrelli traversatori e
ne potrà valersi dell'opera di
e abbiano funzionato almeno
omotive o come fuochisti con-

locomotive e la loro sorve-
istrazione avrà facoltà di im-
idonei a tale ufficio ».

*Il Ministro*

CIUFFELLI



**Ordine di servizio n 215.** (M. Cos. C. L.).

**Apertura all'esercizio della linea Paola-Cosenza e cambiamento di nome delle stazioni di Rende S. Fili in Castiglione Cosentino e di S. Lucido in S. Lucido Marina.**

Col giorno 2 agosto 1915 verrà aperta al pubblico servizio la linea Paola-Cosenza. Contemporaneamente le attuali stazioni di Rende S. Fili della linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta e di S. Lucido della Battipaglia-Reggio Calabria assumeranno rispettivamente le nuove denominazioni di Castiglione Cosentino e di S. Lucido Marina.

I. — *Descrizione della linea*:

La linea suddetta è costituita dal nuovo tronco Paola-Castiglione Cosentino e dal tronco Castiglione Cosentino-Cosenza della linea già in esercizio Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Il nuovo tronco è a semplice binario, a scartamento normale, parte ad aderenza naturale e parte a dentiera, ed ha lo sviluppo di m. 28.134.23 fra l'asse del F. V. di Paola e quello del F. V. di Castiglione Cosentino.

La lunghezza complessiva della linea, incluso il tronco Castiglione Cosentino-Cosenza dello sviluppo di m. 6.896.03, è di m. 35.030.26.

I tratti a dentiera esistenti nel nuovo tronco sono tre della lunghezza complessiva di m. 11.676.14: il primo compreso fra le progressive Km. 2 + 782.43 e 5 + 625.31 ha origine al distacco dalla linea Battipaglia-Reggio C., termina all'ingresso in stazione di S. Lucido ed è lungo m. 2.842.88; il secondo compreso fra le progressive Km. 5 + 953.53 e 10 + 312.68 ha principio all'uscita dalla stazione di S. Lucido, termina all'ingresso in stazione di Falconara Albanese ed è lungo m. 4.359.15; il terzo compreso

fra le progressive Km. 18 + 418.37 e 22 + 892.48 ha origine all'uscita dalla stazione di S. Fili, termina all'ingresso in stazione di Rende ed è lungo m. 4.474.11. I rimanenti tratti sono ad aderenza naturale. Gli estremi dei tratti a dentiera costituiti da apposite lame mobili sono segnalati da un disco fisso (1).

Altimetricamente la linea è a forti pendenze con un massimo del 75 ‰ nei tratti a dentiera e del 25 ‰ nei tratti ad aderenza naturale; planimetricamente i tratti in rettifilo sommano a m. 23.333.16 e i tratti in curva a m. 11.757.88; il raggio minimo delle curve è di m. 250.

Lungo la linea sono 195 opere d'arte, fra cui sei ponti di ferro a una sola luce variabile dal minimo di m. 6 al massimo di m. 30 fra le progressive Km. 0 + 690.71 e 2 + 695.88; sei viadotti in muratura a più luci dal minimo di m. 3 al massimo di m. 8, fra le progressive Km. 4 + 962.03 e 10 + 558.15; un sottovia obliquo a travata metallica di 8 m. di luce al Km. 27 + 720.72 e tre ponti in ferro fra le progressive Km. 28 + 645.16 e 31 + 540.58 sul tratto comune Castiglione Cosentino-Cosenza. La linea comprende inoltre otto gallerie di cui quattro nel tratto ad aderenza naturale della lunghezza complessiva di m. 5.834 e quattro nel tratto a dentiera della lunghezza di m. 1.041.41, le quali si succedono nell'ordine seguente:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Galleria | Deura . . . . . | fra i Km. | 4+512.41 | e | 4+826.51 | m. | 314.10 |
| » | S. Giovanni . . | » | 8+934.91 | e | 9+083.89 | m. | 148.98 |
| » | Girasole . . . . | » | 9+596.83 | e | 9+936.57 | m. | 339.74 |
| » | Carriera . . . . | » | 10+664.25 | e | 11+001.99 | m. | 357.69 |
| » | Acquabianca . . | » | 11+031.54 | e | 11+063.20 | m. | 31.66 |
| » | S. Angelo . . . | » | 12+034.11 | e | 13+311.11 | m. | 1277.00 |
| » | Appennino. . . | » | 13+378.21 | e | 17+545.86 | m. | 4167.65 |
| » | S. Fili. . . . . | » | 18+587.41 | e | 18+826.00 | m. | 238.59 |

(1) Tali dischi sono dipinti in verde e portano le lettere **E.** e **U.** rispettivamente dalla parte dell'entrata e dell'uscita della dentiera; di notte sono illuminati da ambo le parti.

Vi sono inoltre 27 case cantoniere doppie, 4 semplici, 7 garette, 13 passaggi a livello, dei quali 2 soltanto, sul tratto di nuova costruzione, non sono muniti di chiusura.

Provvisoriamente e fintanto che non saranno ultimati i lavori in corso per l'impianto del binario indipendente d'innesto nella stazione di Paola, funzionerà l'allacciamento tra la nuova linea e la Battipaglia-Reggio Calabria istituito a metri 2.719 dall'asse del fabbricato viaggiatori di detta stazione, verso Reggio Calabria, mediante un deviatoio incontrato di punta dai treni dispari.

Il detto allacciamento è poi così protetto:

verso Paola, da un semaforo di seconda categoria a due ali situato a metri 800 dalla punta del deviatoio: l'ala superiore comanda ai treni diretti verso Cosenza, quella inferiore ai treni diretti verso Reggio Calabria;

verso Reggio Calabria, da un semaforo ad un'ala pure di seconda categoria a metri 1003 dalla punta del deviatoio;

verso Cosenza, da un semaforo ad un'ala pure di seconda categoria a metri 400 dalla punta del deviatoio.

Tutti i detti semafori si trovano alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandano: la manovra dei medesimi e quella del deviatoio è fatta dalla garetta posta presso il bivio, nella quale verrà attivato un posto telegrafico con ufficio incluso nei circuiti 5323 e 5495 con la chiamata B C.

La nuova linea comprende, oltre le stazioni di Paola, comune alla linea Battipaglia-Reggio Calabria, e di Castiglione Cosentino e Cosenza comuni alla linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta, le stazioni di S. Lucido, Falconara Albanese, S. Fili e Rende.

NB. — Non essendo ancora ultimata la linea tra le progressive Km. 9 + 243 e Km. 10 + 322, fino a nuovo avviso, in tale tratto i treni percorreranno la deviazione provvisoria ivi costruita, la quale ha la pendenza massima del 100 ‰ e curve di raggio minimo di 150 metri, ed è tutta armata a dentiera.

II. — *Descrizione delle stazioni e dei servizi cui sono abilitate*:

Paola. — Stazione di origine della nuova linea, comune alla linea Battipaglia-Reggio Calabria, con F. V. a sinistra nel senso da Paola a Cosenza.

S. Lucido. — Stazione con F. V. a destra alla progressiva 5 + 760.53. Binari di corsa, due compresi fra le progressive Km. 5 + 947.95 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 236;

scalo merci piccola velocità con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte da 40 tonnellate e sagoma limite;

serbatoio in cemento armato smontabile della capacità di mc. 25 con braccio di erogazione diretto;

segnali di protezione: due semafori di prima categoria situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 150 tanto verso Paola quanto verso Falconara e preceduti da segnali di avviso a metri 500 quello verso Paola ed a metri 620 quello verso Falconara;

ufficio telegrafico, incluso nel circuito 5495 colla chiamata S D.

Falconara Albanese. — Stazione con fabbricato viaggiatori provvisorio alla progressiva 10 + 598.80, a sinistra;

binari di corsa, due compresi fra le progressive Km 10 + 373.74 e Km. 10 + 638.73 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 188;

scalo merci piccola velocità, piano caricatore con carico di fianco bilancia a ponte da 40 tonnellate, sagoma limite e piattaforma girevole di m. 5.50;

serbatoio in cemento armato smontabile della capacità di mc. 25 con braccio di erogazione diretto;

segnali di protezione: verso S. Lucido un semaforo di prima categoria situato a sinistra rispetto ai treni in arrivo alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 200, e preceduto a metri 650 da semaforo di avviso; verso S. Fili segnale di prima

categoria (dischetto a due luci rosso-verde) situato nella galleria Carriera a sinistra rispetto ai treni in arrivo, alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 150 preceduto a metri 700 da semaforo di avviso;

ufficio telegrafico: incluso nel circuito 5495, colla chiamata T C.

S. Fili. — Stazione con F. V. alla progressiva Km. 18 + 189.92 a destra;

binari di corsa tre compresi fra le progressive Km. 18 + 060.35 e Km. 18 + 335.10 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 310 la 1ª linea, metri 270 la 2ª e metri 285 la 3ª.

scalo merci piccola velocità con magazzino, piano caricatore di testo e di fianco, bilancia a ponte della portata di tonnellate 40, gru di sollevamento da tonnellate 6; 2 piattaforme girevoli di metri 5.50 e sagoma limite;

serbatoio in cemento armato della capacità di mc. 50 colonna idraulica;

segnali di protezione: verso Falconara semaforo di prima categoria a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 150 e preceduto a metri 720 da dischetto di avviso a due luci (arancio-verde) situato nella galleria dell'Appennino; verso Rende semaforo di prima categoria a sinistra rispetto ai treni in arrivo, alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di metri 100 e preceduto a metri 430 da semaforo di avviso;

ufficio telegrafico: incluso nei circuiti 5495 e 5496 con la chiamata S F.

Rende. — Stazione con F. V. alla progressiva Km. 23 + 006.97, a destra;

binari di corsa, due compresi fra le progressive Km. 22 + 906.00 e Km. 23 + 168.67 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 185;

scalo merci P. V. con magazzino piano caricatore con carico di testa e di fianco, bilancia a ponte da 40 tonnellate, gru di sollevamento da tonnellate 6 e sagoma limite;

serbatoio di cemento armato della capacità di mc. 25 e colonna idraulica;

segnali di protezione: due semafori di prima categoria a sinistra rispetto ai treni in arrivo, alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo, di m. 150 quello verso S. Fili, e di metri 175 quello verso Castiglione Cosentino, preceduti da segnale di avviso rispettivamente a m. 550 e a m. 600;

ufficio telegrafico: incluso nel circuito 5495 con la chiamata R O.

Castiglione Cosentino. — Stazione comune alla linea Sibari-Nocera Tirinese con F. V. alla progressiva Km. 28 + 180.89, a destra;

è protetta verso S. Fili da un segnale di prima categoria situato a sinistra rispetto ai treni in arrivo alla distanza di m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 500 da segnale di avviso;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 5495 con la chiamata C S.

Le stazioni di S. Lucido, Falconara Albanese, S. Fili e di Rende sono ammesse senza alcuna limitazione a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, giornali, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri, di merci a grande velocità, piccola velocità ordinaria e accelerata, di veicoli e bestiame.

III. — *Giurisdizione*:

La linea di Paola-Cosenza fa parte del Compartimento di Reggio Calabria, ed il nuovo tronco Paola-Castiglione Cosentino viene aggregato:

per il Servizio Movimento, al 2° Riparto (Paola), al Circolo di Ripartizione di Cotrone, ed al Riparto telegrafico di Paola;

per il Servizio Lavori alla Sezione di Paola;

per il Servizio Trazione, al 2° Riparto (Paola);

per il Servizio Veicoli al Riparto di Reggio Calabria (dipendente dalla Divisione Veicoli del Compartimento di Napoli),

mentre viene compreso nella zona di azione della squadra di disinfezione di Salerno (Allegato D alle Norme di applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc.);

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario distaccato di Napoli, venendo compreso nella circoscrizione dell'Ispettorato di Salerno;

per le forniture di magazzino, al Gruppo 16° della Circoscrizione di cui l'Ordine di Servizio N. 392-1914.

IV. — *Treni*:

**Il servizio della linea sarà fatto con quattro coppie giornaliere di treni viaggiatori.**

V. — *Tariffe Viaggiatori*:

**Per i trasporti viaggiatori, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo italiano sono estese alla nuova linea Cosenza-Paola tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità da applicarsi col cumulo delle distanze, e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale o della tariffa differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « *Concessioni speciali e relative tariffe - edizione gennaio* 1909 »** e relative appendici e del « *Regolamento per i trasporti militari - edizione* 1911 » e successive modificazioni.

**Al detto percorso sono pure estese le norme e le disposizioni vigenti per i viaggi degli agenti di P. S. e postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc. nonchè per i viaggi occasionati dai terremoti** (Ordine di servizio n. 60-1914 e 34-1915).

**Il transito normale fra le linee Cosenza-Sibari e Paola-Cosenza è stabilito a Castiglione Cosentino. Nel caso però di mancata coincidenza dei treni a Castiglione Cosentino, i viaggiatori hanno facoltà di proseguire fino a Cosenza senza pagamento di tasse.**

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile deve essere praticata all'elenco delle tratte, pubblicato con l'Ordine di servizio n. 287-1914, la seguente aggiunta:

**N. 154ª Paola-Cosenza Km. 59 - 1ª classe L. 6,05; 2ª classe L. 4,25; 3ª classe L. 2,75.**

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze provvederà per la fornitura degli scontrini per detta tratta alle stazioni incaricate della preparazione dei biglietti combinabili.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari la nuova linea è da considerarsi di terza categoria, col cumulo del percorso.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sulla detta linea senza aumento di prezzo.

Per i biglietti di abbonamento speciali il detto tronco è da considerarsi come percorso di congiunzione, con applicazione della relativa tariffa.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali alle Serie IX, X, XII, XV, XVIII, XX e C, dovrà essere aggiunta la nuova linea e modificato il prezzo conforme risulta dall'unito prospetto « allegato D ».

Fino a quanto l'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze non avrà provveduto alla sostituzione dei biglietti di abbonamento delle serie su indicate l'aggiunta della nuova linea e la variazione del prezzo dovranno essere praticate a mano su tutte le scorte.

Per i biglietti delle ripetute serie in corso di utilizzazione è ammessa l'aggiunta della nuova linea Paola-Cosenza mediante il apgamento della differenza fra il prezzo stampato sul biglietto già in possesso del viaggiatore (al netto del deposito cauzionale e del diritto fisso) e quello indicato dall'allegato D al presente Ordine di servizio.

VI. — *Tariffe bagagli, cani e velocipedi*:

Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle « *Concessioni speciali* » ed al regolamento sui trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, come pure per il trasporto dei giornali valgono anche per la linea Cosenza-Paola le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato. in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze. Sono pure applicabili alla detta linea le disposizioni relative ai trasporti bagagli gratuiti ed a tariffa ridotta occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

VII. — *Tariffe merci*:

**Per tutti i trasporti, di giornali, valori, merci, feretri, veicoli e bestiame tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo** italiano, valgono anche per la nuova linea tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « *Concessioni speciali* » e dal « *Regolamento pei trasporti militari* », da applicarsi, beninteso, col cumulo delle distanze.

La tassazione avrà luogo, di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve. In conseguenza nel computo delle distanze si dovrà tener conto delle percorrenze della linea Paola-Cosenza ogniqualvolta questa determinerà la via più breve.

VIII. — *Distanze chilometriche, prontuari manoscritti per la tassazione dei trasporti, pubblicazioni, stampati e biglietti*:

Le distanze chilometriche valevoli per la nuova linea agli effetti della tassazione dei trasporti si rilevano dalla tabella polimetrica N. 115 bis di cui l'allegato A al presente Ordine di servizio. Tali distanze comprendono gli allungamenti virtuali, conseguenti a norma di legge, dall'esistenza dei tratti a dentiera.

Per le aggiunte e per le modificazioni da praticarsi nel « *Pron-*
Per le aggiunte e per le modificazioni da praticarsi nel « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche* (ediz. giugno 1914) » e nell'« *Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario- marittimo* (edizione 1° maggio 1915) » vedasi l'allegato B al presente Ordine di Servizio.

Per le aggiunte e modificazioni da praticarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso presso le stazioni e gli Uffici di Controllo vedasi l'allegato C al presente Ordine di Servizio.

Per le aggiunte e le modificazioni da praticarsi ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo verrà provveduto in occasione della prossima ristampa dei fascicoli medesimi.

Le nuove stazioni saranno fornite dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze dei prontuari manoscritti delle distanze da servire per la tassazione dei trasporti viaggiatori bagagli e merci.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre, alle prime forniture della pubblicazione degli stampati occorrenti.

IX. — *Instradamento dei trasporti*:

Tutti indistintamente i trasporti G. V., P. V. A. e P. V. O., devono essere istradati sulla nuova linea Cosenza-Paola, tutte le volte che la linea stessa determina agli effetti della tassazione la via più breve da partenza a destinazione dei trasporti medesimi.

X. — *Scritturazioni e versamenti*:

Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione valgono le Norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Le nuove stazioni di S. Lucido, Falconara Albanese, S. Fili e Rende effettueranno i propri versamenti alla Cassa Compartimentale di Napoli ogni due giorni con la periodicità di cui alla lettera C dell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913.

Le stazioni medesime provvederanno coi propri fondi al pagamento delle competenze del personale addettovi, mentre al pagamento degli agenti di linea provvederà col proprio personale la predetta Cassa di Napoli.

XI. — *Carta di libera circolazione*:

Le carte di libera circolazione (serie A e AS) rilasciate per l'anno corrente comprendenti entrambe le linee Sibari-Cosenza e Battipaglia-S. Eufemia saranno tenute valide anche per la nuova linea Paola-Cosenza.

Per le modificazioni da apportarsi in conseguenza di quanto sopra alla « *Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio* » vedasi l'allegato E al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n.* ***215-1915.***

## (115-bis) Paola-Cosenza.

| **Paola** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 | S. Lucido | | | | | |
| 26 | 14 | Falconara-Albanese | | | | |
| 33 | 22 | 8 | S. Fili | | | |
| 47 | 35 | 22 | 14 | Rende | | |
| 52 | 41 | 27 | 19 | 6 | **Castiglione Cosentino** (1) | |
| 59 | 47 | 34 | 26 | 13 | 7 | **Cosenza** (2) |

(1) Punto di diramazione per le stazioni del tratto Castiglione C[illegible]tino-Sibari.

(2) Punto di diramazione per le stazioni del tratto Cosenza-Pietrafit[illegible]

*Allegato* **B** *all'Ordine di servizio n. 215-1915.*

Modificazioni ed aggiunte da praticarsi nel Prontuario generale delle distanze chilometriche, volume I, edizione giugno 1914:

Pag. 8, aggiungere alle linee del Compartimento di Reggio di Calabria; Paola-Cosenza.

Pag. 20, fra Castiglion del Lago e Castiglione in Teverina aggiungere Castiglione Cosentino / Sibari-Nocera Tirinese / Reggio di Calabria (6° Cosenza) / Cosenza / 115 115-*bis* / V / B / G / A / O V / B / S. P / - / - / F / 2 $^{1}/_{2}$ / 30 / - /

Pag. 24, di contro al nome della stazione di Cosenza aggiungere, nella colonna 5, il numero « 115-*bis* ».

Pag. 26, fra Falconara e Falconara Marittima, aggiungere: Falconara Albanese/Paola-Cosenza/Reggio di Calabria (2° Paola)/ Cosenza / 115-bis / V / B / G / A / O / V / B / S /-/-/ F / - / 40 / S /

Pag. 42, di contro al nome della stazione di Paola aggiungere nella colonna 5, il numero « 115-*bis* ».

Pag. 48, fra Remedello Sotto e Rende S. Fili, aggiungere: Rende / Paola-Cosenza / Reggio C. (2° Paola) / Cosenza / / 115-*bis* / V / B / G / A / O / V / B / S / - / T / F / 6 / 40 / S /

Pag. 48, cancellare il nome della stazione di Rende S. Fili e tutte le relative indicazioni.

Pag. 52, fra S. Felice sul Panaro e S. Filippo Archi, aggiungere: S. Fili / Paola-Cosenza / Reggio C. (2° Paola) / Cosenza / 115-*bis* / V / B / G / A / O / V / B / S / - / T / F / 6 / 40 / S /

Pag. 53, sostituire al nome di S. Lucido quello di S. Lucido Marina.

Pag. 53, fra S. Lucia e S. Lucido Marina aggiungere: S. Lucido / Paola-Cosenza / Reggio di Calabria (2° Paola) / Cosenza / / 115-*bis* / V / B / G / A / O / V / B / S / - / - / F / - / 40 / S /

Completare la carta geografica congiungendo con una linea i nomi di Paola-Rende S. Fili e Cosenza e trascrivere i nomi delle nuove stazioni nell'ordine seguente, partendo da Paola: S. Lucido, Falconara Albanese, S. Fili e Rende; cambiare il nome di Rende S. Fili sulla Sibari-Pietrafitta in quello di Castiglione Cosentino e quello di S. Lucido sulla Battipaglia-Reggio di Calabria in S. Lucido Marina.

A pag. 98 nella tabella (115) Sibari-Nocera Tirinese cambiare il nome della stazione di Rende S. Fili in « Castiglione Cosentino » e considerare il nome di questa stazione nonchè quello della stazione di Cosenza come stampati in carattere **grassetto**.

Nella pagina stessa riportare la tabella (115-*bis*) Paola-Cosenza, di cui all'allegato A al presente Ordine di Servizio.

A pag. 99 nella tabella (116) Battipaglia-Reggio di Calabria modificare il nome della stazione di S. Lucido in « S. Lucido Marina » e considerare il nome della stazione di Paola come stampato in carattere grassetto.

Modificazioni ed aggiunte da praticarsi nell' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo ».

A pag. 32, depennare il nome di Rende S. Fili e le relative indicazioni.

A pag. 35, modificare il nome di S. Lucido in S. Lucido Marina, modificare altresì per i transiti di Messina C., Milazzo e Napoli le zone esposte di contro ai nomi delle stazioni sotto indicate, come dal seguente prospetto:

| STAZIONI | Transiti di | | |
|---|---|---|---|
| | Messina C. | Milazzo | Napoli |
| | Zona | | |
| Acri Bisignano | 2 | 2 | 2 |
| Amendolara | 2 | 2 | 2 |
| Cassano all'Ionio | 2 | 2 | 2 |
| Cosenza | 2 | 2 | 2 |
| Cosenza Casali | 2 | 2 | 2 |
| Metaponto | 2 | 3 | 2 |
| Mongrassano Cervicati | 2 | 2 | 2 |
| Montalbano Jonico | 2 | 2 | 2 |
| Montalto Rose | 2 | 2 | 2 |
| Monte Giordano | 2 | 2 | 2 |
| Nova Siri | 2 | 2 | 2 |
| Pedace | 2 | 2 | 2 |
| Pietrafitta | 2 | 2 | 2 |
| Policoro | 2 | 2 | 2 |
| Rocca Imperiale | 2 | 2 | 2 |
| Roseto Capo Spulico | 2 | 2 | 2 |
| S. Basilio Pisticci | 2 | 3 | 2 |
| S. Marco Roggiano | 2 | 2 | 2 |
| Spezzano Castrovillari | 2 | 2 | 2 |
| Tarsia | 2 | 2 | 2 |
| Torano Lattarico | 2 | 2 | 2 |
| Trebisacce | 2 | 2 | 2 |
| Ginosa | 2 | 3 | 2 |

Infine riportare alla sede opportuna i nomi delle stazioni sottoindicate con le relative zone:

Castiglione Cosentino / 3 / 3 / 3 / 2 / 2 / 2 / 3 //

Falconara Albanese / 3 / 3 / 3 / 2 / 2 / 2 / 3 //

Rende / 3 / 3 / 3 / 2 / 2 / 2 / 3 //

S. Fili / 3 / 3 / 3 / 2 / 2 / 2 / 3 //

S. Lucido / 3 / 3 / 3 / 2 / 2 / 2 / 3 //

---



| Transiti di | | |
|---|---|---|
| …essina C. | Milazzo | Napoli |
| Zona | | |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 3 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 3 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 2 | 2 |
| 2 | 3 | 2 |

*Allegato C all'Ordine di servizio n. 215-1916.*

## Aggiunte e modificazioni da apportarsi ai prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso presso le stazioni e gli uffici di controllo.

Pag. 5, fra Castiglion del Lago e Castiglione in Teverina inserire: Castiglione Cosentino / 74 / 7 /

Pag. 6, fra Falconara e Falconara Marittima inserire: Falconara Albanese / 82 / 15 /

Pag. 11, fra Remedello Sotto e Rende S. Fili inserire: Rende / 82 / 17 /

Pag. 11, depennare il nome di Rende S. Fili e le relative indicazioni.

Pag. 11, fra S. Felice sul Panaro e S. Filippo Archi inserire: S. Fili / 82 / 16 /

Pag. 11, modificare il nome di S. Lucido in « S. Lucido Marina ».

Pag. 11, fra S. Lucia e S. Lucido Marina inserire: S. Lucido / 82 / 14 /

Pag. 17, nell'Elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve trascrivere:

217 Paola

218 Castiglione Cosentino

219 Cosenza

Pag. 72/16, modificare il nome della stazione di S. Lucido in « S. Lucido Marina ».

Pag. 74/7, modificare il nome della stazione di Rende S. Fili in « Castiglione Cosentino ».

Pag. 82, nella seconda colonna trascrivere la denominazione della linea Paola-Cosenza e i nomi delle nuove stazioni di contro ai numeri progressivi in appresso indicati:

*Paola-Cosenza*

14 - S. Lucido
15 - Falconara Albanese
16 - S. Fili
17 - Rende

Di contro poi al nome delle suddette stazioni si dovranno riportare le relative distanze, che dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Paola e di Castiglione Cosentino, rispettivamente a pagina 72/15/ e 74/7, le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto resulterà minore.

| | *Paola* | *Castiglione Cosentino* |
|---|---|---|
| S. Lucido | 12 | 41 |
| Falconara Albanese | 26 | 27 |
| S. Fili | 33 | 19 |
| Rende | 47 | 6 |

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Paola o di Castiglione Cosentino, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base nella formazione della distanza, seguito rispettivamente dal N. 217 (corrispondente al nuovo transito di Paola) o dal N. 218 (corrispondente al nuovo transito di Castiglione Cosentino).

Pei prontuari delle stazioni di Cosenza Casali, Pedace e Pietrafitta le distanze per le nuove stazioni saranno invece quelle indicate nel prospetto seguente:

| | *Cosenza Casali* | *Pedace* | *Pietrafitta* |
|---|---|---|---|
| S. Lucido | 49 | 55 | 57 |
| Falconara Albanese | 36 | 42 | 44 |
| S. Fili | 28 | 34 | 36 |
| Rende | 15 | 21 | 23 |

L'istradamento da esporsi sarà il N. 219 corrispondente al nuovo transito di Cosenza.

---

Siccome, poi, i trasporti devono essere istradati sulla nuova linea Paola-Cosenza tutte le volte che questa determina la via più breve, si indicano negli annessi Prospetti I e II le distanze, coi rispettivi istradamenti, dal transito di Paola a tutte le stazioni le cui distanze tassabili, indicate nei relativi prontuari manoscritti attualmente in uso, possono risentire una diminuzione in conseguenza dell'apertura della nuova linea Paola-Cosenza.

Pertanto, tenuto presente che in massima la linea suddetta determina la via più breve per le distanze dalle stazioni comprese nel Prospetto I a quelle comprese nel Prospetto II e viceversa (non mai per le relazioni fra le stazioni comprese in uno stesso prospetto) le distanze stesse saranno da formarsi sommando quelle parziali dalle stazioni interessate al transito di Paola, rilevandole dai prospetti medesimi.

Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso ogni qualvolta resultino minori di queste ultime; quando invece resultassero maggiori si dovranno lasciare sussistere le distanze attualmente in vigore.

Nei casi di modificazione alla distanza, il nuovo istradamento sarà dato dall'unione di quelli resultanti nei prospetti, di contro a ciascuna delle due stazioni interessate, tenendo presente che quello esposto nel Prospetto I dovrà sempre precedere quello del Prospetto II.

Per i prontuari delle stazioni comprese nel Prospetto II si dovrà tener presente anche della direzione del percorso, e quindi ottenuto l'istradamento col procedimento di cui sopra, trascriverlo in senso inverso.

Esempio 1° - Relazione *Torino P. Nuova-Pietrafitta.*

Rilevato dall'indice alfabetico di un prontuario manoscritto delle distanze, edizione aprile 1914, che il nome della stazione di Torino P. Nuova è seguìto dai numeri 18-19 e quello della sta-

zione di Pietrafitta dai numeri 74-11, devesi ricercare nei prospetti I e II, in base ai numeri stessi, i nomi delle stazioni suddette e si addizioneranno le distanze di contro indicate e cioè:

| | Distanza pei trasporti merci | Distanza pei trasporti viaggiatori |
|---|---|---|
| Torino P. N.-Paola | Km. 1164 | Km. 1167 |
| Pietrafitta-Paola | » 69 | » 69 |
| Totale | Km. 1269 | Km. 1236 |

Accertato che le distanze così ottenute sono minori di quelle resultanti dai relativi prontuari, ne consegue che la nuova distanza per la relazione Torino P. N.-Pietrafitta è di Km. 1233 pei trasporti merci e di Km. 1236 pei trasporti viaggiatori e bagagli.

Il nuovo istradamento risulta dall'unione di quelli indicati nei Prospetti I e II di contro ai nomi delle stazioni di Torino P. N. e Pietrafitta; e cioè:

Pei prontuari in uso nelle gestioni merci: 11, 109, 117, 103, 217, 219.

Pei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli: 11, 109, 198, 103, 217, 219.

In tal senso si dovranno quindi modificare nei prontuari manoscritti della stazione di Torino P. N., le distanze e gl'istradamenti riguardanti la relazione di cui sopra.

Esempio 2° - Relazione *Metaponto-Milazzo.*

Ricercati nei Prospetti I e II, nel modo già indicato, i nomi delle stazioni di Metaponto e Milazzo, si addizioneranno le relative distanze di contro esposte e cioè:

| | |
|---|---|
| Metaponto - Paola | Km. 194 |
| Milazzo --Paola | » 231 |
| Totale | Km. 425 |

Accertato che la distanza così ottenuta è minore di quella resultante dai relativi prontuari ne consegue che la nuova distanza per la relazione Metaponto-Milazzo è di Km. 425 tanto pei trasporti merci quanto pei trasporti viaggiatori e bagagli.

Il nuovo istradamento resulta dall'unione di quelli indicati nei prospetti I e II di contro ai nomi delle stazioni di Metaponto e Milazzo e cioè: 218 - 217 - 184.

In tal senso si dovranno quindi modificare nei prontuari manoscritti delle stazioni di Metaponto, le distanze e gl'istradamenti riguardanti la relazione di cui sopra.

Esempio 3° - Relazione *Napoli C.-Crucoli.*

Ricercati nei prospetti I e II, nel modo già indicato, i nomi delle stazioni di Napoli Centrale e Crucoli si addizioneranno le relative distanze di contro esposte e cioè:

| | |
|---|---|
| Napoli - Centr. - Paola | Km. 274 |
| Crucoli - Paola | » 182 |
| Totale | Km. 456 |

poichè nei prontuari delle gestioni di Napoli Centrale la distanza per Crucoli risulta di Km. 420, inferiore a quella ottenuta, così devesi lasciare invariata quest'ultima distanza.

# Prospetto I.

## Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di **Paola**

*Avvertenze importanti.* — I. Nel 1° rigo sono esposte le distanze valevoli per i trasporti merci. - II. Nel 2° rigo sono esposte le distanze valevoli per i trasporti viaggiatori. - III. Quando si trovi una sola distanza, questa vale per ambedue le gestioni. - IV. Le eccezioni alle regole suesposte sono indicate da speciali richiami.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola | (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Confine Francese-Susa-Torino.** | | | 18 | 9 | Bussoleno . . . . . . | 11. 109. 117. 103<br>» | 1210<br>1213<br>(*) |
| 18 | 1 | Modane Stazione . . . | 11. 109. 117. 103<br>» | 1270<br>1261<br>(a) | » | 10 | Susa . . . . . . . . | »<br>» | 1217<br>1220<br>(*) |
| » | 2 | Bardonecchia Confine (Modane Confine) . . | » | 1258<br>(b) | » | 11 | Borgone . . . . . . | »<br>» | 1203<br>1206<br>(*) |
| » | 3 | Bardonecchia Stazione. | »<br>» | 1251<br>1254<br>(*) | » | 12 | S. Antonino . . . . . | »<br>» | 199<br>1202<br>(*) |
| » | 4 | Beaulard . . . . . . | »<br>» | 1245<br>1248<br>(*) | » | 13 | Condove . . . . . . | »<br>» | 1196<br>1199<br>(*) |
| » | 5 | Oulx . . . . . . . . | »<br>» | 1240<br>1243<br>(*) | » | 14 | S. Ambrogio . . . . . | »<br>» | 1192<br>1195<br>(*) |
| » | 6 | Salbertrand . . . . . | »<br>» | 1234<br>1 37<br>(*) | » | 15 | Avigliana . . . . . . | »<br>» | 1189<br>1192<br>(*) |
| » | 7 | Chiomonte . . . . . | »<br>» | 1224<br>1227<br>(*) | » | 16 | Rosta . . . . . . . . | »<br>» | 1184<br>1187<br>(*) |
| » | 8 | Meana . . . . . . . . | »<br>» | 1217<br>1220<br>(*) | » | 17 | Alpignano . . . . . | »<br>» | 1178<br>1181<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata per Bardonecchia confine sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(*b*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti merci.

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 18 | 18 | Collegno | 11.1 9.117.103<br>» | 1174<br>1177<br>(*) |
| » | 19 | Torino Porta Nuova | »<br>» | 1164<br>1167<br>(*) |
| | | **Torino-Milano** | | |
| 18 | 20 | Torino P. Susa | 11.109.117.103<br>» | 1170<br>1173<br>(*) |
| » | 21 | Torino Dora | »<br>» | 1172<br>1175<br>(*) |
| » | 22 | Settimo | 55 11.109.117.103 | 1172<br>(**) |
| » | 23 | Brandizzo | » | 1165<br>(**) |
| » | 24 | Chivasso | 11.109.117.103 | 1160<br>(**) |
| | | **Chivasso-Ivrea-Aosta.** | | |
| 21 | 31 | Montanaro | 55.11.109.117.103 | 1166<br>(**) |
| » | 32 | Rodallo | » | 1171<br>(**) |
| » | 33 | Caluso | » | 1174<br>(**) |
| » | 34 | Candia Canavese | » | 1178<br>(**) |
| » | 35 | Mercenasco | » | 1181<br>(**) |
| » | 36 | Strambino | » | 1184<br>(**) |
| 22 | 1 | Ivrea | » | 1193<br>(**) |
| » | 2 | Montalto Dora | » | 1197<br>(**) |
| 22 | 3 | Borgofranco | 55.11.109.117.103 | 1[illegible]00<br>(**) |
| » | 4 | Tavagnasco Settimo | » | 1204<br>(**) |
| » | 5 | Quincinetto | » | 1207<br>(**) |
| » | 6 | Pont S. Martin | » | 1210<br>(**) |
| » | 7 | Donnaz | » | 1212<br>(**) |
| » | 8 | Hône Bard | » | 1215<br>(**) |
| » | 9 | Arnaz | » | 1219<br>(**) |
| » | 10 | Verrès | » | 1222<br>(**) |
| » | 11 | Montjovet | » | 1228<br>(**) |
| » | 12 | S. Vincent | » | 1233<br>(**) |
| » | 13 | Châtillon | » | 1235<br>(**) |
| » | 14 | Chambave | » | 1240<br>(**) |
| » | 15 | Nus | » | 1247<br>(**) |
| » | 16 | S. Marcel | » | 1249<br>(**) |
| » | 17 | Quart Villefranche | » | 1252<br>(**) |
| » | 18 | Aosta | » | 1260<br>(**) |
| | | **Alessandria-Arona.** | | |
| 22 | 19 | Valmadonna | 5.76.117.59<br>» | 1089<br>[illegible]<br>(*) |
| » | 20 | Valenza | » | 1094<br>(**) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(**) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti valori e merci. (Le distanze valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli e cani non subiscono nessuna variante per effetto dell'apertura all'esercizio della linea di cui trattasi).

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Valenza-Vercelli.** | | |
| 23 | 1 | Monte Valenza (casa cantoniera) | 5. 76. 117. 59 | 1098<br>(**) |
| » | 2 | Villabella (casa cantoniera) | » | 1099<br>(**) |
| » | 3 | Giarole . . . . . . | » | 1101<br>(**) |
| » | 4 | Borgo S. Martino . . | » | 1106<br>(**) |
| | | **Mortara-Asti-Castagnole Lanze.** | | |
| 24 | 29 | Moncalvo . . . . . . | 11 76. 117. 59<br>» | 1132<br>1135<br>(*) |
| » | 30 | Penango . . . . . . | »<br>» | 1127<br>1130<br>(*) |
| » | 31 | Tonco Alfiano . . . . | »<br>» | 1124<br>1127<br>(*) |
| » | 32 | Castelalfero . . . . . | »<br>» | 1120<br>123<br>(*) |
| » | 33 | Portacomaro . . . . | »<br>» | 1117<br>1120<br>(*) |
| » | 34 | S. Marzanotto . . . . | »<br>» | 1113<br>1116<br>(*) |
| » | 35 | Molini d'Isola . . . . | »<br>» | 1116<br>1119<br>(*) |
| » | 36 | Isola d'Asti . . . . . | »<br>» | 1117<br>1120<br>(*) |
| 25 | 1 | Costigliole (Motta di) . | 43 1. 117. 59 | 1115<br>1118<br>(*) |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Alessandria-Cavallermaggiore.** | | |
| 25 | 2 | Cantalupo . . . . . | 5. 76. 117. 59<br>» | 1088<br>1091<br>(*) |
| » | 3 | Oviglio . . . . . . . | »<br>» | 1093<br>1096<br>(*) |
| » | 4 | Bergamasco . . . . . | 102. 76. 117. 59<br>» | 1095<br>1098<br>(*) |
| » | 5 | Bruno . . . . . . . . | »<br>» | 1092<br>1095<br>(*) |
| » | 6 | Castelnuovo Belbo . . | »<br>» | 1090<br>1093<br>(*) |
| » | 7 | Incisa Belbo . . . . . | »<br>» | 1087<br>1090<br>(*) |
| » | 8 | Nizza Monferrato . . | 109. 76. 117. 59<br>» | 1083<br>1086<br>(*) |
| » | 9 | Calamandrana . . . | 102. 76. 117. 59<br>» | 1088<br>1091<br>(*) |
| » | 10 | Canelli . . . . . . . | »<br>» | 1092<br>1095<br>(*) |
| » | 11 | S. Stefano Belbo . . . | »<br>» | 1097<br>1100<br>(*) |
| » | 12 | Calosso Castiglione Tinella (casa cantoniera) | »<br>» | 1 00<br>1103<br>(*) |
| » | 13 | Costigliole d'Asti . . . | »<br>» | 1103<br>1106<br>(*) |
| » | 14 | Castagnole Lanze . . . | »<br>» | 1107<br>1110<br>(*) |
| » | 15 | Neive . . . . . . . . | »<br>» | 1111<br>1114<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(**) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti valori e merci. (Le distanze valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani non subiscono nessuna variante per effetto dell'apertura all'esercizio della linea di cui trattasi).

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 25 | 16 | Alba | 102. 76. 117. 59<br>» | 1120<br>1123<br>(*) |
| » | 17 | Mussotto | »<br>» | 1122<br>1125<br>(*) |
| » | 18 | Monticello Alba | »<br>» | 1127<br>1130<br>(*) |
| » | 19 | S. Vittoria | »<br>» | 1131<br>1134<br>(*) |
| » | 20 | Bra | »<br>» | 1138<br>1141<br>(*) |
| » | 21 | Madonna del Pilone | »<br>» | 1146<br>1149<br>(*) |
| | | **Torino-Bra-Savona.** | | |
| 25 | 22 | Villastellone | 172. 11. 117. 59<br>» | 1158<br>1161<br>(*) |
| » | 23 | Carmagnola | 25. 102. 117. 59<br>» | 1159<br>1162<br>(*) |
| » | 24 | Sommariva del Bosco | »<br>» | 1149<br>1152<br>(*) |
| » | 25 | Sanfrè | »<br>» | 1146<br>1149<br>(*) |
| » | 26 | Bandito | »<br>» | 1143<br>1146<br>(*) |
| » | 27 | Cherasco | 150. 76. 117. 59<br>» | 1136<br>1139<br>(*) |
| » | 28 | Narzole | »<br>» | 1129<br>1132<br>(*) |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 25 | 29 | Monchiero Dogliani | 15. 76. 117. 59<br>» | 1125<br>1128<br>(*) |
| » | 30 | Farigliano | »<br>» | 1118<br>1121<br>(*) |
| » | 31 | Carrù | »<br>» | 1114<br>1117<br>(*) |
| » | 32 | Niella | »<br>» | 1104<br>1107<br>(*) |
| » | 33 | Roccacigliè (casa cantoniera) | »<br>» | 1101<br>1104<br>(*) |
| » | 34 | Castellino Tanaro | »<br>» | 1099<br>1102<br>(*) |
| » | 35 | Ceva | »<br>» | 1093<br>1096<br>(*) |
| » | 36 | Sale Langhe | »<br>» | 1088<br>1091<br>(*) |
| 26 | 1 | Saliceto | »<br>» | 1080<br>1083<br>(*) |
| » | 2 | Cengio | »<br>» | 1077<br>1080<br>(*) |
| » | 3 | S. Giuseppe di Cairo | »<br>» | 1068<br>1071<br>(*/ |
| » | 4 | Ferrania | »<br>»<br>» | 1064 (1)<br>1068 (2)<br>1067 (*) |
| » | 5 | Sella Altare | »<br>»<br>» | 1061 (1)<br>1068 (2)<br>1064 (*) |
| » | 6 | Santuario | »<br>» | 1053<br>1056<br>(*) |

**(I) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(1) Distanza effettiva

(2) Distanza virtuale da valere per la tassazione dei trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Bastia Mondovì-Cuneo.** | | |
| 26 | 7 | Bastia Mondovì . . . | 150. 76. 117. 59<br>» | 1108<br>1111<br>(*) |
| » | 8 | Mondovì . . . . . . | »<br>» | 1118<br>112[illegible]<br>(*) |
| » | 9 | Roccadebaldi . . . . | »<br>» | 1125<br>1128<br>(*) |
| » | 10 | Pogliola . . . . . . | »<br>» | 1127<br>1130<br>(*) |
| » | 11 | Pianfei . . . . . . | »<br>» | 1131<br>1134<br>(*) |
| » | 12 | Margarita . . . . . | »<br>» | 1133<br>1136<br>(*) |
| » | 13 | Beinette . . . . . . | »<br>» | 1137<br>1140<br>(*) |
| » | 14 | Civalleri Canale . . . | »<br>» | 1140<br>1143<br>(*) |
| | | **Ceva-Ormea.** | | |
| 26 | 15 | Nucetto . . . . . . | 150. 76. 117. 59<br>» | 1101<br>1104<br>(*) |
| » | 16 | Bagnasco . . . . . . | »<br>» | 1105<br>1108<br>(*) |
| » | 17 | Pievetta . . . . . . | »<br>» | 1110<br>1113<br>(*) |
| » | 18 | Priola . . . . . . . | »<br>» | 1112<br>1115<br>(*) |
| » | 19 | Garessio . . . . . . | »<br>» | 1118<br>1121<br>(*) |
| » | 20 | Trappa . . . . . . . | »<br>» | 1120<br>1123<br>(*) |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 26 | 21 | Eca Nasago (casa cantoniera) . . . . . . | 150. 76. 117. 59<br>» | 1124<br>1127<br>(*) |
| » | 22 | Ormea . . . . . . . . | »<br>» | 1129<br>1132<br>(*) |
| | | **Carmagnola-Cuneo.** | | |
| 26 | 23 | Racconigi . . . . . | 49. 102. 117. 59<br>» | 1159<br>1162<br>(*) |
| » | 24 | Cavallermaggiore . . | 102. 117. 59<br>» | 1151<br>1154<br>(*) |
| » | 25 | Savigliano . . . . . | 49. 102. 117. 59<br>» | 1158<br>1161<br>(*) |
| » | 26 | Genola (casa cantoniera) | »<br>» | 1165<br>1168<br>(*) |
| » | 27 | Fossano . . . . . . . | 63. 150. 117. 59<br>» | 1169<br>1172<br>(*) |
| » | 28 | Maddalene . . . . . | »<br>» | 1163<br>1166<br>(*) |
| » | 29 | Centallo . . . . . . | »<br>» | 1157<br>1160<br>(*) |
| » | 30 | S. Benigno di Cuneo (casa cantoniera) | »<br>» | 1153<br>1156<br>(*) |
| | | **Savigliano-Saluzzo.** | | |
| 26 | 31 | Madonna delle Grazie (casa cantoniera) | 49. 102. 117. 59<br>» | 1162<br>1165<br>(*) |
| » | 32 | Lagnasco | »<br>» | 1167<br>1170<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Busca-Dronero.** | | |
| 26 | 33 | Castelletto Busca . . . | 150.76.117 59<br>» | 1168<br>1171<br>(*) |
| » | 34 | Monastero Pratavecchia | »<br>» | 1171<br>1174<br>(*) |
| » | 35 | Dronero . . . . . . . | »<br>» | 1174<br>1177<br>(*) |
| | | **Moretta-Cavallermaggiore.** | | |
| 27 | 1 | Villanova Solaro . . . | 49.102.117 59<br>» | 1162<br>1165<br>(*) |
| » | 2 | Murello (casa cantoniera) | »<br>» | 1159<br>1162<br>(*) |
| » | 3 | Cavallerleone . . . . | »<br>» | 1155<br>1158<br>(*) |
| | | **Airasca-Cuneo-Ventimiglia.** | | |
| 27 | 4 | Scalenghe . . . . . | 49.102.117.59<br>» | 1181<br>1181<br>(*) |
| » | 5 | Cercenasco . . . . . | »<br>» | 1178<br>1181<br>(*) |
| » | 6 | Vigone . . . . . . . . | »<br>» | 1176<br>1179<br>(*) |
| » | 7 | Villafranca Piemonte . | »<br>» | 1170<br>1173<br>(*) |
| » | 8 | Moretta . . . . . . . | »<br>» | 1167<br>1170<br>(*) |
| » | 9 | Torre S. Giorgio . . . | 99.49.102.117.59 | 1171<br>1174<br>(*) |
| 27 | 10 | Cervignasco . . . . | 99.49.102.117.59<br>» | 1175<br>1178<br>(*) |
| » | 11 | Saluzzo . . . . . . | 149.102.117.59<br>» | 1173<br>1176<br>(*) |
| » | 12 | Manta . . . . . . . . | 150.76 117.59<br>» | 1175<br>1178<br>(*) |
| » | 13 | Verzuolo . . . . . . | »<br>» | 1173<br>1176<br>(*) |
| » | 14 | Costigliole Saluzzo . . | »<br>» | 1170<br>1173<br>(*) |
| » | 15 | Villafalletto . . . . . | »<br>» | 1166<br>169<br>(*) |
| » | 16 | Busca . . . . . . . | »<br>» | 1161<br>1164<br>(*) |
| » | 17 | Tarantasca . . . . . | »<br>» | 1155<br>1158<br>(*) |
| » | 18 | S. Benigno al Grana . | »<br>» | 1153<br>1156<br>(*) |
| » | 19 | Cuneo . . . . . . . | »<br>» | 1145<br>1148<br>(*) |
| » | 20 | Boves . . . . . . . . | »<br>» | 1153<br>1156<br>(*) |
| » | 21 | Borgo S. Dalmazzo . . | »<br>» | 1158<br>1161<br>(*) |
| » | 22 | Roccavione . . . . . | »<br>» | 1159<br>1162<br>(*) |
| » | 23 | Robilante . . . . . . | »<br>» | 1162<br>1165<br>(*) |
| » | 24 | Vernante . . . . . . | »<br>» | 1168<br>1171<br>(*) |
| » | 25 | Limone . . . . . . . | »<br>» | 1177<br>1180<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 27 | 26 | Vievola | 150.76.117.59<br>» | 1188<br>1191<br>(*) |
| » | 27 | Tenda | »<br>» | 1196<br>1199<br>(*) |
| » | 28 | Briga Marittima | »<br>» | 1200<br>1203<br>(*) |
| » | 29 | S. Dalmazzo di Tenda | »<br>» | 1204<br>1207<br>(*) |
| » | 35 | Airole | 76.117.59<br>» | 1167<br>1170<br>(*) |
| » | 36 | Bevera | »<br>» | 1160<br>1163<br>(*) |
| | | **Trofarello-Chieri.** | | |
| 28 | 1 | Madonna della Scala | 172.109.117.59<br>» | 1156<br>1159<br>(*) |
| » | 2 | Chieri | »<br>» | 1160<br>1163<br>(*) |
| | | **Torino-Torre Pellice.** | | |
| 28 | 3 | Sangone | 66.11.117.59<br>» | 1172<br>1175<br>(*) |
| » | 4 | Nichelino | »<br>» | 1174<br>1177<br>(*) |
| » | 5 | Candiolo | »<br>» | 1179<br>1182<br>(*) |
| » | 6 | None | »<br>» | 1184<br>1187<br>(*) |
| » | 7 | Airasca | 99.102.117.59<br>» | 1187<br>1190<br>(*) |
| » | 8 | Piscina | »<br>» | 1191<br>1194<br>(*) |
| 28 | 9 | Riva di Pinerolo | 99.102.117.59<br>» | 1196<br>1199<br>(*) |
| » | 10 | Pinerolo | »<br>» | 1199<br>1202<br>(*) |
| » | 11 | S. Secondo (casa cantoniera) | »<br>» | 1204<br>1207<br>(*) |
| » | 12 | Cappella dei Moreni (casa cantoniera) | »<br>» | 1207<br>1210<br>(*) |
| » | 13 | Bricherasio | »<br>» | 1209<br>1212<br>(*) |
| » | 14 | Bibiana | »<br>» | 1211<br>1214<br>(*) |
| » | 15 | Luserna S. Giovanni | »<br>» | 1215<br>1218<br>(*) |
| » | 16 | Torre Pellice | »<br>» | 1216<br>1219<br>(*) |
| | | **Bricherasio-Barge** | | |
| 28 | 17 | Campiglione Fenile | 99.102.117.59<br>» | 1212<br>1215<br>(*) |
| » | 18 | Bagnolo Piemonte | »<br>» | 1217<br>1220<br>(*) |
| » | 19 | Barge | »<br>» | 1221<br>1224<br>(*) |
| | | **Alessandria Acqui-Savona.** | | |
| 28 | 20 | Borgoratto | 1.117.59<br>» | 1086<br>1089<br>(*) |
| » | 21 | Gamalero | »<br>» | 1084<br>1087<br>(*) |
| » | 22 | Sezzè | »<br>» | 1082<br>1085<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 28 | 23 | Cassine | 1. 117. 59<br>» | 1076<br>1079<br>(*) |
| » | 24 | Caranzano S. Andrea (casa cantoniera) | »<br>» | 1073<br>1076<br>(*) |
| » | 25 | Strevi | »<br>» | 1070<br>1073<br>(*) |
| » | 26 | Acqui | 109. 117. 59 | 1063<br>1066<br>(*) |
| » | 27 | Terzo Montabone | 1. 117. 59<br>» | 1068<br>1071<br>(*) |
| » | 28 | Bistagno | »<br>» | 1073<br>1076<br>(*) |
| » | 29 | Ponti | »<br>» | 1077<br>1080<br>(*) |
| » | 30 | Montechiaro Denice | »<br>» | 1082<br>1085<br>(*) |
| » | 31 | Mombaldone | »<br>» | 1086<br>1089<br>(*) |
| » | 32 | Spigno | »<br>» | 1090<br>1093<br>(*) |
| » | 33 | Merana | 150. 76. 117. 59 | 1088<br>1091<br>(*) |
| » | 34 | Piana | »<br>» | 1083<br>1086<br>(*) |
| » | 35 | Dego | »<br>» | 1079<br>1082<br>(*) |
| » | 36 | Rocchetta Cairo | »<br>» | 1076<br>1079<br>(*) |
| 49 | 1 | Cairo Montenotte | »<br>» | 1071<br>1074<br>(*) |

**Asti-Ovada-Genova.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 29 | 2 | S. Marzanotto Rivi | 109. 117. 59<br>» | 1103<br>1106<br>(*) |
| » | 3 | Mongardino | »<br>» | 1100<br>1103<br>(*) |
| » | 4 | Vigliano d'Asti | »<br>» | 1098<br>1101<br>(*) |
| » | 5 | Montegrosso | »<br>» | 1096<br>1099<br>(*) |
| » | 6 | Agliano Castelnuovo Calcea | »<br>» | 1092<br>1095<br>(*) |
| » | 7 | S. Marzano Oliveto (casa cantoniera) | »<br>» | 1088<br>1091<br>(*) |
| » | 8 | Bazzana (casa cantoniera) | »<br>» | 1080<br>1083<br>(*) |
| » | 9 | Mombaruzzo | »<br>» | 1076<br>1079<br>(*) |
| » | 10 | Alice Belcolle | »<br>» | 1071<br>1074<br>(*) |
| » | 11 | Visone | »<br>» | 1060<br>1063<br>(*) |
| » | 12 | Prasco Cremolino | »<br>» | 1056<br>1059<br>(*) |
| » | 13 | Molare | 76. 117. 59<br>» | 1050<br>1053<br>(*) |
| » | 14 | Ovada | »<br>» | 1048<br>1051<br>(*) |
| » | 15 | Rossiglione | »<br>» | 1040<br>1043<br>(*) |
| | 16 | Campoligure | »<br>» | 1034<br>1037<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 29 | 17 | Mele | 76.117.59<br>» | 1027<br>10 0<br>(*) |
| » | 18 | Acquasanta | »<br>» | 1023<br>1026<br>(*) |
| » | 19 | Granara | »<br>» | 1017<br>1020<br>(*) |
| » | 20 | Borzoli | »<br>» | 1013<br>1016<br>(*) |
| | | **Bolzaneto-Sampierdarena.** | | |
| 29 | 21 | Borzoli Trasta | 76 117.59 | 1012<br>(a) |
| » | 22 | Borzoli Fegino | » | 1011<br>(a) |
| » | 23 | Cornigliano Campi | » | 1010<br>(a) |
| | | **Torino-Alessandria.** | | |
| 29 | 24 | Torino Smistamento | 11.76.117.59 | 1161<br>(a) |
| » | 25 | Moncalieri | »<br>» | 1156<br>1159<br>(*) |
| » | 26 | Testona (casa cantoniera) | »<br>» | 1153<br>1156<br>(*) |
| » | 27 | Trofarello | »<br>» | 1151<br>1154<br>(*) |
| » | 28 | Cambiano Santena | »<br>» | 1148<br>1151<br>(*) |
| » | 29 | Pessione | »<br>» | 1142<br>1145<br>(*) |
| » | 30 | Villanova d'Asti | »<br>» | 1134<br>1137<br>(*) |
| 29 | 31 | Villafranca d'Asti | 11.76.117.59<br>» | 1124<br>1127<br>(*) |
| » | 32 | Baldichieri Tigliole | »<br>» | 1119<br>1122<br>(*) |
| » | 33 | S. Damiano d'Asti | »<br>» | 1116<br>1119<br>(*) |
| » | 34 | Asti | 109.117.59<br>» | 1108<br>1111<br>(*) |
| » | 35 | Annone | 5.76.117.59<br>» | 1104<br>1107<br>(*) |
| » | 36 | Rocchetta Tanaro | »<br>» | 1101<br>1104<br>(*) |
| 30 | 1 | Cerro (casa cantoniera) | »<br>» | 1101<br>1104<br>(*) |
| » | 2 | Masio (casa cantoniera) | »<br>» | 1097<br>1100<br>(*) |
| » | 3 | Felizzano | »<br>» | 1094<br>1097<br>(*) |
| » | 4 | Solero | »<br>» | 1088<br>1091<br>(*) |
| » | 5 | Alessandria | 105.76.117.59 | 1080<br>1083<br>(*) |
| | | **Asti-Chivasso.** | | |
| 30 | 6 | Sessant | 11.109.117.59<br>» | 1114<br>1117<br>(*) |
| » | 7 | Serravalle d'Asti | »<br>» | 1117<br>1120<br>(*) |
| » | 8 | Settime Cinaglio Monbarone | »<br>» | 1120<br>1123<br>(*) |

**(I) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(a) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 30 | 9 | Chiusano Cossombrato. | 11.109.117.59<br>» | 1122<br>1125<br>(*) |
| » | 10 | Montechiaro d'Asti . . | »<br>» | 1124<br>1127<br>(*) |
| » | 11 | Cunico Colcavagno . . | »<br>» | 1129<br>1132<br>(*) |
| » | 12 | Montiglio Murisengo . | »<br>» | 1133<br>1136<br>(*) |
| » | 13 | Cocconato . . . . . . | »<br>» | 1137<br>1140<br>(*) |
| » | 14 | Brozolo . . . . . . | »<br>» | 1142<br>1145<br>(*) |
| » | 15 | Cavagnolo Brusasco . | »<br>» | 1146<br>1149<br>(*) |
| » | 16 | Monteu da Po . . . . | »<br>» | 1148<br>1151<br>(*) |
| » | 17 | Lauriano . . . . . | »<br>» | 1150<br>1153<br>(*) |
| » | 18 | S. Sebastiano Po . . . | »<br>» | 1153<br>115<br>(*) |
| | | **Piacenza-Alessandria e Tortona-Novi Ligure.** | | |
| 30 | 33 | Rivalta Scrivia . . . | 76.117.59<br>» | 1069<br>1072<br>(*) |
| » | 34 | Pozzolo Formigaro . . | »<br>» | 1063<br>1066<br>(*) |
| | | **Alessandria-Genova.** | | |
| 30 | 35 | Frugarolo . . . . . | 76 117.59<br>» | 1070<br>1073<br>(*) |
| » | 36 | Novi Ligure . . . . . | »<br>» | 1058<br>1061<br>(*) |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 31 | 1 | Serravalle Scrivia . . | 76.117.59<br>» | 1051<br>1054<br>(*) |
| » | 2 | Arquata Scrivia . . . | »<br>» | 1046<br>1049<br>(*) |
| » | 3 | Pietrabissara (casa cantoniera) . . . . . | »<br>» | 1041<br>1044<br>(*) |
| » | 4 | Isola del Cantone . . | »<br>» | 1037<br>1040<br>(*) |
| » | 5 | Ronco . . . . . . . . | »<br>» | 103[illegible]<br>103[illegible]<br>(*) |
| » | 6 | Mignanego . . . . . | »<br>» | 102[illegible]<br>1027<br>(*) |
| » | 7 | S. Quirico . . . . . | »<br>» | 101[illegible]<br>10[illegible]<br>(* |
| » | 8 | Borgo Fornari (casa cantoniera) | »<br>» | 1029<br>1032<br>(* |
| » | 9 | Busalla . . . . . . . | »<br>» | 1027<br>10[illegible]<br>* |
| » | 10 | Piano orizzontale dei Giovi (casa cantoniera) | »<br>» | 1021<br>102[illegible]<br>(* |
| » | 11 | Pontedecimo . . . . | »<br>» | 1017<br>1020<br>(* |
| » | 12 | Bolzaneto . . . . . | »<br>» | 1013<br>101[illegible]<br>(* |
| » | 13 | Rivarolo Ligure . . . | »<br>» | 101[illegible]<br>1013<br>(*) |
| » | 14 | Rivarolo Ligure Docks. | »<br>» | 101[illegible]<br>(a) |
| » | 15 | Sampierdarena . . . | »<br>» | 100[illegible]<br>101[illegible]<br>(* |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicat nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computat sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 31 | 16 | Sampierdarena 1ª fermata | 76.117.59 | 1008 (a) |
| » | 17 | Sampierdarena 2ª fermata | » | 1008 (a) |
| » | 18 | S. Benigno Calate . . | » | 1011 (a) |
| » | 19 | S. Limbania Calate . . | » | 1011 (a) |
| » | 20 | S. Limbania Darsena . | » | 1011 (a) |
| » | 21 | S. Limbania Magazzini | » » | 1011 1014 (*) |
| » | 22 | S. Limbania (Magazzino D) Ponte Federico Guglielmo | » | 1011 (a) |
| » | 23 | Genova Molo Vecchio . | » | 1011 (a) |
| » | 24 | Genova Piazza Caricamento Calate | » | 1011 (a) |
| » | 25 | Genova Piazza Caricamento Locale | » | 1007 (a) |
| » | 26 | Genova Piazza Principe | 117.59 | 1001 1007 (*) |
| » | 27 | Genova Principe . . . | » | 1004 (a) |
| | | **Alessandria-Ovada.** | | |
| 31 | 28 | Castellazzo Casalcermelli | 109.117.59 » | 1074 1077 (*) |
| » | 29 | Castelspina Portanova. | » » | 1068 1071 (*) |
| » | 30 | Castelferro (casa cantoniera) | » » | 1066 1069 (*) |
| » | 31 | Predosa . . . . . . | » » | 1063 1066 (*) |
| » | 32 | Rio Secco (casa cantoniera) . . . . . . | » » | 1060 1063 (*) |
| 31 | 33 | S. Giacomo (casa cantoniera) | 109.117.59 » | 1056 1059 (*) |
| » | 34 | Roccagrimalda . . . | » » | 1054 1057 (*) |
| » | 35 | Ovada Nord . . . . . | » | 1051 1054 (*) |
| | | **Genova-Ventimiglia.** | | |
| 32 | 1 | Cornigliano . . . . | 76.117.59 » | 1009 1012 (*) |
| » | 2 | Sestri Ponente . . . | » » | 1011 1014 (*) |
| » | 3 | Pegli . . . . . . . . | » » | 1014 1017 (*) |
| » | 4 | Pra . . . . . . . . | » » | 1016 1019 (*) |
| » | 5 | Voltri . . . . . . . | » » | 1018 1021 (*) |
| » | 6 | Arenzano . . . . . . | » » | 1025 1028 (*) |
| » | 7 | Cogoleto . . . . . . | » » | 1029 1032 (* |
| » | 8 | Varazze . . . . . . | » » | 1036 1039 (*) |
| » | 9 | Celle . . . . . . . | » » | 1039 1042 (*) |
| » | 10 | Albissola Capo . . . | » » | 1043 1046 (*) |
| » | 11 | Savona Letimbro . . . | » » | 1047 1050 (*) |
| » | 12 | Savona Marittima . . | » | 1047 (a) |

**(I) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 33 | 8 | Quinto al Mare . . . | 117.59<br>» | 995<br>998<br>(*) |
| » | 9 | Via Cattaneo (casa cantoniera) | »<br>» | 993<br>996<br>(*) |
| » | 10 | Nervi . . . . . . . | »<br>» | 993<br>996<br>(*) |
| » | 11 | S. Ilario Ligure (casa cantoniera) | »<br>» | 991<br>994<br>(*) |
| » | 12 | Bogliasco . . . . . | »<br>» | 991<br>994<br>(*) |
| » | 13 | Pontetto (casa cantoniera) | »<br>» | 990<br>993<br>(*) |
| » | 14 | Pieve di Sori . . . . | »<br>» | 990<br>993<br>(*) |
| » | 15 | Sori . . . . . . . . | »<br>» | 988<br>991<br>(*) |
| » | 16 | Mulinetti (casa cantoniera) | »<br>» | 985<br>988<br>(*) |
| » | 17 | Recco . . . . . . . . | »<br>» | 984<br>987<br>(*) |
| » | 18 | Priaro (casa cantoniera) | »<br>» | 982<br>985<br>(*) |
| » | 19 | Camogli . . . . . . . | »<br>» | 982<br>985<br>(*) |
| » | 20 | S. Lorenzo (casa cantoniera) | »<br>» | 978<br>981<br>(*) |
| » | 21 | S. Margherita Ligure . | »<br>» | 977<br>980<br>(*) |
| » | 22 | S. Michele di Pagano (casa cantoniera) | »<br>» | 975<br>978<br>(*) |
| » | 23 | Rapallo . . . . . . . | »<br>» | 975<br>978<br>(*) |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 33 | 24 | Zoagli . . . . . . . | 117.59<br>» | 971<br>974<br>(*) |
| » | 25 | Chiavari . . . . . . | »<br>» | 966<br>969<br>(*) |
| » | 26 | Lavagna . . . . . . . | »<br>» | 964<br>967<br>(*) |
| » | 27 | Cavi . . . . . . . . | »<br>» | 962<br>965<br>(*) |
| » | 28 | Sestri Levante . . . . | »<br>» | 959<br>962<br>(*) |
| » | 29 | Riva Trigoso . . . . | »<br>»<br>» | 955<br>(1)<br>959<br>(2)<br>958<br>(*) |
| » | 30 | Moneglia . . . . . . | »<br>» | 949<br>952<br>(*) |
| » | 31 | Deiva . . . . . . . . | »<br>» | 945<br>948<br>(*) |
| » | 32 | Framura . . . . . . . | »<br>» | 941<br>944<br>(*) |
| » | 33 | Bonassola . . . . . . | »<br>» | 939<br>942<br>(*) |
| » | 34 | Levanto . . . . . . . | »<br>» | 936<br>939<br>(*) |
| » | 35 | Monterosso . . . . . | »<br>» | 931<br>934<br>(*) |
| » | 36 | Vernazza . . . . . . . | »<br>» | 928<br>931<br>(*) |
| 34 | 1 | Corniglia . . . . . . | »<br>» | 925<br>928<br>(*) |
| » | 2 | Manarola . . . . . . | »<br>» | 923<br>926<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e **cani**, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(1) Distanza effettiva } da valere pei soli trasporti merci.
(2) Distanza virtuale }

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 34 | 3 | Riomaggiore . . . . | 117.59 | 922<br>925<br>(*) |
| » | 4 | Spezia . . . . . . . | » | 915<br>918<br>(*) |
| » | 5 | Spezia Scalo Marittimo | » | 915<br>(1)<br>907<br>(2) |
| » | 6 | Marcantone (casa cantoniera) | » | 911<br>914<br>(*) |
| » | 7 | Arcola . . . . . . . | » | 904<br>907<br>(*) |
| » | 8 | Sarzana . . . . . . | » | 899<br>902<br>(*) |
| » | 9 | Luni . . . . . . . | » | 893<br>896<br>(*) |
| » | 10 | Avenza . . . . . . . | » | 889<br>892<br>(*) |
| » | 11 | Carrara . . . . . . | » | 893<br>896<br>(*) |
| » | 12 | Massa . . . . . . . | » | 882<br>885<br>(*) |
| » | 13 | Seravezza Querceta . . | » | 875<br>878<br>(*) |
| » | 14 | Pietrasanta . . . . . | » | 871<br>874<br>(*) |
| » | 15 | Viareggio . . . . . | » | 861<br>864<br>(*) |
| » | 16 | Torre del Lago . . . | » | 856<br>859<br>(*) |
| » | 17 | Migliarino Pisano . . | » | 848<br>851<br>(*) |

**Spezia-Parma.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 34 | 18 | Vezzano . . . . . . | 117.59 | 907<br>910<br>(*) |
| » | 19 | S. Stefano di Magra . | 148.117.59 | 907<br>910<br>(*) |
| » | 20 | Caprigliola Albiano . . | » | 909<br>912<br>(*) |
| » | 21 | Aulla . . . . . . . | » | 915<br>918<br>(*) |
| » | 22 | Licciana Terrarossa . . | » | 918<br>921<br>(*) |
| » | 23 | Villafranca Bagnone . | » | 925<br>928<br>(*) |
| » | 24 | Filattiera . . . . . | » | 930<br>933<br>(*) |
| » | 25 | Scorcetoli (casa cantoniera) | » | 932<br>(*) |
| » | 26 | Pontremoli . . . . . | » | 936<br>939<br>(*) |
| » | 27 | Grondola Guinadi . . | » | 946<br>(1)<br>954<br>(2)<br>949<br>(*) |
| » | 28 | Borgotaro . . . . . | » | 954<br>957<br>(*) |
| » | 29 | Ostia . . . . . . . | » | 961<br>964<br>(*) |
| » | 30 | Berceto . . . . . . | » | 970<br>973<br>(*) |
| » | 31 | Valmozzola . . . . . | » | 973<br>976<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(1) Distanza della stazione di Spezia } da valere pei soli trasporti merci.
(2) Distanza della stazione di Vezzano }

(3) Distanza effettiva } da valere pei soli trasporti merci.
(4) Distanza virtuale }

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Sarzana-S. Stefano di Magra.** | | |
| 35 | 3 | Ponzano Magra . . . | 148. 117. 59<br>» | 904<br>907<br>(*) |
| | | **Viareggio-Lucca.** | | |
| 35 | 4 | Massarosa . . . . . | 181. 117. 59<br>» | 869<br>872<br>(*) |
| » | 5 | Nozzano . . . . . . | 86. 117. 59 | 872<br>875<br>(*) |
| | | **Bologna-Pistoia-Firenze.** | | |
| 49 | 21 | Bagni della Porretta . | 72. 135. 59 | 896 |
| » | 22 | Ponte della Venturina | » | 893 |
| » | 23 | Molino del Pallone . . | » | 889 |
| » | 24 | Pracchia . . . . . . | » | 882 |
| » | 25 | Corbezzi . . . . . . | »<br>» | 874<br>(1)<br>882<br>(2) |
| | 26 | Piteccio . . . . . . | » | 868 |
| » | 27 | Vaioni . . . . . . . | »<br>» | 862<br>(1)<br>868<br>(2) |
| » | 28 | Pistoia . . . . . . . | » | 856 |
| » | 29 | Montale Agliana . . . | » | 848 |
| » | 30 | Prato . . . . . . . | » | 840 |
| » | 31 | Calenzano . . . . . | » | 835 |
| » | 32 | Sesto Fiorentino . . . | » | 830 |
| » | 33 | Castello . . . . . . | » | 827 |
| 49 | 34 | Rifredi e Scalo bestiame | 72. 135. 59 | 825 |
| » | 35 | Firenze S. Maria Novella | 135. 59 | 822 |
| | | **Pistoia-Pisa** | | |
| 50 | 1 | Pontelungo (casa cantoniera) | 72. 135. 59 | 858 |
| » | 2 | Serravalle Pistoiese . . | » | 862 |
| » | 3 | Pieve Monsummano . | » | 868 |
| » | 4 | Bagni di Montecatini . | » | 870 |
| » | 5 | Borgo a Buggiano . . | » | 874 |
| » | 6 | Pescia . . . . . . . | » | 877 |
| » | 7 | Montecarlo S. Salvatore | » | 881 |
| » | 8 | Altopascio . . . . . | 117. 135. 59<br>» | 876<br>879<br>(*) |
| » | 9 | Porcari . . . . . . | »<br>» | 872<br>875<br>(*) |
| » | 10 | Tassignano . . . . . | »<br>»<br>» | 868<br>(1)<br>872<br>(2)<br>871<br>(*) |
| » | 11 | Lucca . . . . . . . | »<br>» | 863<br>866<br>(*) |
| » | 12 | Montuolo . . . . . | »<br>» | 857<br>860<br>(*) |
| » | 13 | Ripafratta . . . . . | »<br>» | 855<br>858<br>(*) |
| » | 14 | Rigoli . . . . . . . | »<br>» | 851<br>854<br>(*) |
| » | 15 | Bagni di S. Giuliano . | »<br>» | 848<br>851<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(1) Distanza effettiva } da valere pei soli trasporti merci.
(2) Distanza virtuale }

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Faenza-Firenze.** | | |
| 51 | 15 | Ronta | 204.135.59 | 844 |
| » | 16 | Panicaglia | » | 839 |
| » | 17 | Borgo S. Lorenzo | » | 835 |
| » | 18 | S. Piero a Sieve | » | 840 |
| » | 19 | Vaglia | 72.135.59 | 845 |
| » | 20 | Montorsoli | » | 837 |
| » | 21 | Caldine | »<br>» | 831 (1)<br>837 (2) |
| | | **Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.** | | |
| 51 | 22 | Vicchio | 210.135.59 | 828 |
| » | 23 | Dicomano | » | 821 |
| » | 24 | Contea Londa | » | 817 |
| » | 25 | Rufina | » | 810 |
| | | **Firenze-Empoli-Pisa-Livorno.** | | |
| 51 | 26 | Firenze Porta al Prato | 72.135.59<br>» | 825<br>(a) |
| » | 27 | S. Donnino | » | 832 |
| » | 28 | Signa | » | 836 |
| » | 29 | Carmignano | 67.54.135.59 | 838 |
| » | 30 | Montelupo | » | 830 |
| » | 31 | Empoli | 10.54.135.59 | 823 |
| » | 32 | S. Miniato Fucecchio | 67.54.135.59 | 833 |
| » | 33 | S. Romano Montopoli | » | 839 |
| » | 34 | La Rotta | » | 846 |
| 51 | 35 | Pontedera | 67.54.135.59 | 851 |
| » | 36 | Cascina | 117.135.59<br>» | 852<br>855 (*) |
| 52 | 1 | S. Frediano a Settimo | »<br>» | 850<br>852 (*) |
| » | 2 | Navacchio | »<br>» | 847<br>850 (*) |
| » | 3 | Pisa Centrale | 135.59<br>» | 839<br>842 (*) |
| » | 4 | Pisa Porta Nuova | » | 839 (a) |
| » | 5 | Pisa Porta Fiorentina | » | 841 (a) |
| » | 6 | Tombolo | 198.199.135.59 | 833 |
| » | 7 | Livorno S. Marco | » | 839 (a) |
| » | 8 | Livorno Torretta | » | 829 (a) |
| » | 9 | Livorno Marittima | » | 831 (a) |
| | | **Firenze-Chiusi-Roma.** | | |
| 52 | 10 | Firenze Campo di Marte | 135.59 | 818 |
| » | 11 | Compiobbi | » | 809 |
| » | 12 | Sieci | » | 806 |
| » | 13 | Pontassieve | » | 803 |
| » | 14 | S. Ellero | » | 798 |
| » | 15 | Rignano sull'Arno | » | 794 |
| » | 16 | Incisa | » | 787 |
| » | 17 | Figline | » | 782 |
| » | 18 | S. Giovanni Valdarno | » | 774 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

(1) Distanza effettiva } da valere pei soli trasporti merci.
(2) Distanza virtuale }

(a) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 52 | 19 | Montevarchi . . . . | 135. 59 | 769 |
| » | 20 | Bucine . . . . . . . . | » | 761 |
| » | 21 | Laterina . . . . . | » | 756 |
| » | 22 | Ponticino . . . . . . | » | 751 |
| » | 23 | Indicatore . . . . . | » | 741 |
| » | 24 | Arezzo . . . . . . . . | » | 735 |
| » | 25 | Frassineto . . . . . | » | 723 |
| » | 26 | Castiglion Fiorentino . | » | 717 |
| » | 27 | Cortona . . . . . . . | » | 706 |
| » | 28 | Terontola . . . . . . | » | 700 |
| » | 29 | Castiglion del Lago . | » | 690 |
| » | 30 | Panicale . . . . . . . | » | 683 |
| » | 31 | Chiusi . . . . . . . | » | 671 |
| » | 32 | Città della Pieve . . . | » | 664 |
| » | 33 | Ficulle . . . . . . . | » | 651 |
| » | 34 | Allerona . . . . . . . | » | 642 |
| » | 35 | Orvieto . . . . . . . | » | 632 |
| » | 36 | Baschi . . . . . . . . | » | 624 |
| 53 | 1 | Castiglione in Teverina | » | 619 |
| » | 2 | Alviano . . . . . . . | » | 612 |
| » | 3 | Attigliano . . . . . | » | 603 |
| » | 4 | Bassano in Teverina . | » | 598 |
| » | 5 | Orte . . . . . . . . . | » | 590 |
| » | 6 | Gallese . . . . . . | » | 581 |
| » | 7 | Civita Castellana Magliano | » | 577 |
| » | 8 | Stimigliano . . . . | » | 564 |
| » | 9 | Poggio Mirteto . . . | » | 555 |
| » | 10 | Fara Sabina . . . . . | » | 514 |
| » | 11 | Monterotondo . . . . | » | 532 |
| » | 12 | Sette Bagni . . . . . | » | 523 |
| » | 13 | Portonaccio . . . . . | » | 511 |
| 53 | 14 | Roma S. Lorenzo . . | 135. 59 | 514 (a) |
| » | 15 | Roma Termini . . . . | 59 | 506 |
| » | 16 | Roma Tuscolana . . . | 135. 59 | 510 |
| » | 17 | Roma Trastevere . . . | » | 517 |
| | | **Attigliano-Viterbo.** | | |
| 53 | 18 | Sipicciano . . . . . | 135. 59 | 609 |
| » | 19 | Grotte S. Stefano . . . | » | 620 |
| » | 20 | Montefiascone . . . . | » | 630 |
| » | 21 | Viterbo Porta Fiorentina | » | 643 |
| | | **Empoli-Chiusi.** | | |
| 53 | 22 | Ponte a Elsa . . . . | 54. 135. 59 | 819 |
| » | 23 | Granaiolo . . . . . | » | 813 |
| » | 24 | Castel Fiorentino . . . | » | 807 |
| » | 25 | Certaldo . . . . . . | » | 799 |
| » | 26 | Barberino di Val d'Elsa (casa cantoniera) | » | 791 |
| » | 27 | Poggibonsi . . . . . | » | 786 |
| » | 28 | Castellina in Chianti . | » | 775 |
| » | 29 | Siena . . . . . . . . | » | 764 |
| » | 30 | Arbia . . . . . . . . | » | 751 |
| » | 31 | Castelnuovo Berardenga | » | 744 |
| » | 32 | Asciano . . . . . . . | » | 729 |
| » | 33 | Rapolano . . . . . . | » | 723 |
| » | 34 | Lucignano . . . . . | » | 710 |
| » | 35 | Sinalunga . . . . . | » | 704 |
| » | 36 | Torrita . . . . . . . | » | 698 |
| 54 | 1 | Montepulciano . . . | » | 690 |
| » | 2 | Chianciano . . . . . | » | 681 |

**(I) I numeri elencati nella 1ª - 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Asciano-Montepescali.** | | |
| 54 | 3 | Montalceto (casa cantoniera) | 54. 135. 59 | 733 |
| » | 4 | Trequanda (casa cantoniera) | » | 736 |
| » | 5 | S. Giovanni d'Asso . . | » | 741 |
| » | 6 | Torrenieri Montalcino. | » | 750 |
| » | 7 | Monte Amiata . . . . | 97. 135. 59 | 757 |
| » | 8 | S. Angelo Cinigiano. . | » | 746 |
| » | 9 | Monte Antico . . . . | » | 740 |
| » | 10 | Paganico Grossetano . | » | 731 |
| » | 11 | Roccastrada . . . . . | » | 723 |
| » | 12 | Sticciano . . . . . . . | » | 714 |
| | | **Livorno-Vada** | | |
| 54 | 13 | Livorno Centrale . . . | 199. 135. 59 | 822 |
| » | 14 | Ardenza . . . . . . | » | 818 |
| » | 15 | Antignano . . . . . | » | 816 |
| » | 16 | Quercianella (casa cantoniera) | » | 810 |
| » | 17 | Castiglioncello . . . | » | 802 |
| » | 17 bis | Rosignano . . . . . | » | 802 (1) |
| | | **Livorno-Colle Salvetti e Pisa-Roma** | | |
| 54 | 18 | Stagno (casa cantoniera) | 135. 59 | 839 |
| » | 19 | Guasticce (casa cantoniera) | 61. 135. 59 | 831 |
| » | 20 | Vicarello (casa cantoniera) | 135. 59 | 827 |
| » | 21 | Colle Salvetti . . . . | » | 821 |
| » | 22 | Fauglia . . . . . . | » | 819 |
| » | 23 | Orciano . . . . . . . | » | 812 |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 54 | 24 | Santa Luce . . . . . | 135. 59 | 805 |
| » | 25 | Castellina Marittima . | » | 801 |
| » | 26 | Vada . . . . . . . | » | 794 |
| » | 27 | Cecina . . . . . . . | » | 788 |
| » | 28 | Bibbona Casale . . . | » | 783 |
| » | 29 | Bolgheri . . . . . . | » | 780 |
| » | 30 | Castagneto Carducci . | » | 772 |
| » | 31 | S. Vincenzo . . . . . | » | 764 |
| » | 32 | Campiglia Marittima . | » | 758 |
| » | 33 | Vignale Riotorto . . . | » | 745 |
| » | 34 | Follonica . . . . . . | » | 736 |
| » | 35 | Scarlino . . . . . . | » | 729 |
| » | 36 | Gavorrano . . . . . | » | 721 |
| 55 | 1 | Giuncarico . . . . . | » | 713 |
| » | 2 | Montepescali . . . . | » | 706 |
| » | 3 | Grosseto . . . . . . | » | 694 |
| » | 4 | Rispescia . . . . . . | » | 687 |
| » | 5 | Alberese . . . . . . | » | 680 |
| » | 6 | Talamone . . . . . | » | 671 |
| » | 7 | Albegna . . . . . . | » | 663 |
| » | 8 | Orbetello . . . . . . | » | 656 |
| » | 9 | Capalbio . . . . . . | » | 644 |
| » | 10 | Chiarone . . . . . | » | 638 |
| » | 11 | Montalto di Castro . . | » | 622 |
| » | 12 | Corneto . . . . . . | » | 607 |
| » | 13 | Civitavecchia . . . . | » | 597 |
| » | 14 | Civitavecchia Scalo Marittimo | » | 587 (a) |
| » | 15 | S. Marinella. . . . . | » | 578 |
| » | 16 | S. Severa . . . . . . | » | 569 |
| » | 17 | Furbara . . . . . . | » | 564 |
| » | 18 | Palo . . . . . . . | » | 554 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(1) Distanza virtuale valevole pei soli trasporti merci

(a) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 55 | 19 | Palidoro | 135. 59 | 547 |
| » | 20 | Maccarese | » | 541 |
| » | 21 | Ponte Galera | » | 529 |
| » | 22 | Magliana | » | 521 |
| » | 23 | Ostiense | » | 514 |
| | | **Cecina-Saline di Volterra** | | |
| » | 25 | Riparbella | 135. 59 | 797 |
| » | 26 | Casino di Terra | » | 804 |
| » | 27 | Ponte Ginori | » | 811 |
| » | 28 | Saline di Volterra | » | 818 |
| | | **Campiglia Marittima-Piombino.** | | |
| » | 29 | Poggio all'Agnello | 135. 59 | 758 |
| » | 30 | Porto Vecchio di Piombino | » | 766 |
| » | 3 | Piombino | » | 767 |
| | | **Palo-Ladispoli.** | | |
| » | 32 | Ladispoli | 135. 59 | 557 |
| | | **Ponte Galera-Fiumicino.** | | |
| » | 33 | Porto (casa cantoniera) | 135. 59 | 537 |
| » | 34 | Fiumicino | » | 540 |
| | | **Orte-Ancona.** | | |
| 56 | 1 | Nera Montoro | 135. 59 | 598 |
| » | 2 | Narni Amelia | » | 605 |
| » | 3 | Terni | » | 618 |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 56 | 4 | Giuncano | 135. 59 | 630 |
| » | 6 | Spoleto | » | 647 |
| » | 7 | Campello sul Clitunno | » | 657 |
| » | 8 | Trevi | » | 664 |
| » | 9 | Foligno | » | 673 |
| » | 10 | Pieve Fanonica | » | 682 |
| » | 11 | Valtopina (casa cantoniera) | » | 686 |
| » | 12 | Nocera Umbra | » | 691 |
| » | 13 | Gaifana | » | 701 |
| » | 14 | Gualdo Tadino | » | 709 |
| | | **Terontola-Foligno.** | | |
| 56 | 24 | Tuoro | 165. 135. 59 | 707 |
| » | 25 | Passignano | » | 712 |
| » | 26 | Magione | » | 721 |
| » | 27 | Ellera | 74. 135. 59 | 722 |
| » | 28 | Perugia | » | 712 |
| » | 29 | Ponte S. Giovanni | » | 701 |
| » | 30 | Bastia | » | 692 |
| » | 31 | Assisi | » | 688 |
| » | 32 | Spello | » | 677 |
| | | **Castellamare Adriatico-Rieti-Terni.** | | |
| 59 | 22 | Bussi | 160. 80. 30. 59 | 530 |
| » | 23 | Popoli | » | 527 |
| » | 24 | Pentima | » | 521 |
| » | 25 | Pratola Peligna | » | 517 |
| » | 26 | Sulmona | 80. 30. 59 | 511 |
| » | 27 | Raiano | 160. 80. 30. 59 | 522 |
| » | 28 | Molina | » | 530 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 59 | 29 | Acciano | 160. 80. 30. 59 | 535 |
| » | 30 | Beffi | » | 540 |
| » | 31 | Fontecchio | » | 546 |
| » | 32 | Fagnano Campana | » | 551 |
| » | 33 | S. Demetrio de' Vestini | » | 556 |
| » | 34 | Fossa (casa cantoniera). | » | 559 |
| » | 35 | Paganica | » | 564 |
| » | 36 | Aquila degli Abruzzi | » | 572 |
| 60 | 1 | Sassa Tornimparte | » | 580 |
| » | 2 | Vigliano | » | 587 |
| » | 3 | Sella di Corno | » | 591 |
| » | 4 | Rocca di Corno | » | 596 |
| » | 5 | Rocca di Fondi | » | 602 |
| » | 6 | Antrodoco Borgo Velino | » | 611 |
| » | 7 | Castel S. Angelo | » | 617 |
| » | 8 | Cittaducale | » | 625 |
| » | 9 | Rieti | » | 634 |
| » | 10 | Contigliano | » | 643 |
| » | 11 | Greccio | 164. 135. 59 | 645 |
| » | 12 | Piediluco | » | 636 |
| » | 13 | Marmore | » | 634 |
| » | 14 | Stroncone | » | 627 |
| | | **Roma-Sulmona.** | | |
| » | 15 | Roma Porta Maggiore | 59 | 506 (a) |
| » | 16 | Cervara di Roma | 135. 59 | 515 |
| » | 17 | Salone | » | 518 |
| » | 18 | Lunghezza | » | 521 |
| » | 19 | Bagni | » | 527 |
| » | 20 | Montecelio S. Angelo | » | 532 |
| » | 21 | Palombara Marcellina. | 14. 132. 59 | 539 |
| 60 | 22 | Tivoli | 14. 132. 59 | 533 |
| » | 23 | S. Polo dei Cavalieri (casa cantoniera) | » | 529 |
| » | 24 | Castel Madama | » | 525 |
| » | 25 | Vicovaro | » | 522 |
| » | 6 | Mandela | » | 519 |
| » | 27 | Cineto Romano | » | 516 |
| » | 28 | Roviano | » | 511 |
| » | 29 | Arsoli | » | 507 |
| » | 30 | Riofreddo | » | 505 |
| » | 31 | Pereto | » | 503 |
| » | 32 | Carsoli | » | 498 |
| » | 33 | Colli di Monte Bove | » | 492 |
| » | 34 | Sante Marie | » | 486 |
| » | 35 | Tagliacozzo | » | 481 |
| » | 36 | Scurcola Marsicana. | » | 473 |
| 61 | 1 | Cappelle Magliano | » | 471 |
| » | 2 | Avezzano | 132. 59 | 465 |
| » | 3 | Paterno (casa cantoniera) | 14. 132. 59 | 470 |
| » | 4 | Celano | » | 476 |
| » | 5 | Aielli | » | 480 |
| » | 6 | Cerchio | » | 482 |
| » | 7 | Collarmele | » | 485 |
| » | 8 | Pescina | » | 490 |
| » | 9 | Carrito Ortona | » | 495 |
| » | 10 | Cocullo | » | 501 |
| » | 11 | Goriano Sicoli | » | 507 |
| » | 12 | Raiano Superiore (casa cantoniera) | » | 509 |
| » | 13 | Prezza | » | 514 |
| » | 14 | Anversa Scanno | » | 520 |
| » | 15 | Bugnara | 160. 80. 80. 59 | 518 |

**(I) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(a) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Sulmona-Isernia-Campobasso.** | | |
| 61 | 16 | Sulmona Introdacqua | 80.30.59 | 508 |
| » | 17 | Pettorano sul Gizio | » | 498 |
| » | 18 | Cansano | » | 486 |
| » | 19 | Campo di Giove | » | 480 |
| » | 20 | Palena | » | 468 |
| » | 21 | Rivisondoli Pescocostanzo | » | 462 |
| » | 22 | Roccaraso | » | 459 |
| » | 23 | S. Ilario Sangro | » | 150 |
| » | 24 | Alfedena Scontrone | » | 442 |
| » | 25 | Montenero Valcocchiara | » | 439 |
| » | 26 | Castel di Sangro | » | 434 |
| » | 27 | S. Pietro Avellana | » | 425 |
| » | 28 | Vastogirardi | » | 417 |
| » | 29 | Carovilli Agnone | » | 412 |
| » | 30 | Pescolanciano Chiauci | » | 406 |
| » | 31 | Sessano Civitanova | » | 401 |
| » | 32 | Carpinone | » | 393 |
| » | 33 | Pettoranello | » | 388 |
| » | 34 | Pesche (casa cantoniera) | » | 386 |
| » | 35 | S. Angelo in Grotte | » | 400 |
| » | 36 | Cantalupo del Sannio e Macchiagodena | 185.19.143 | 398 |
| 62 | 1 | S. Massimo | » | 394 |
| » | 2 | Boiano | » | 390 |
| » | 3 | S. Polo Matese | » | 385 |
| » | 4 | Campochiaro | » | 383 |
| » | 5 | Guardiaregia | » | 382 |
| | | **Roma-Frascati.** | | |
| 62 | 6 | Frascati | 56.59 | 502 |
| | | **Ciampino-Velletri-Segni Paliano.** | | |
| 62 | 7 | Frattocchie (casa cantoniera) | 56.59 | 498 |
| » | 8 | Pavona | 177.151.59 | 494 (1) 504 (2) |
| » | 9 | Cecchina | » | 489 |
| » | 10 | Lanuvio | » | 485 |
| » | 11 | Velletri | 151.59 | 476 |
| » | 12 | Lariano | » | 468 |
| » | 13 | Artena Valmontone | » | 461 |
| | | **Roma-Napoli.** | | |
| 62 | 14 | Ciampino | 42.59.103 | 492 |
| » | 15 | Monte Compatri Colonna | » | 481 |
| » | 16 | Zagarolo | » | 472 |
| » | 17 | Palestrina | » | 469 |
| » | 18 | Labico | » | 464 |
| » | 19 | Valmontone | » | 461 |
| » | 20 | Segni Paliano | » | 453 |
| » | 21 | Anagni | » | 444 |
| » | 22 | Sgurgola | » | 439 |
| » | 23 | Morolo | » | 434 |
| » | 24 | Ferentino Supino | » | 429 |
| » | 25 | Frosinone Alatri Fiuggi | » | 421 |
| » | 26 | Ceccano | » | 414 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(1) Distanza effettiva.

(2) Distanza virtuale valevole pei soli trasporti merci a P. V.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 2 | 27 | Pofi Castro . . . . . | 42.59.103 | 406 |
| » | 28 | Ceprano . . . . . . | » | 396 |
| » | 29 | Isoletta . . . . . . | » | 394 |
| » | 30 | Roccasecca . . . . . | » | 385 |
| » | 31 | Aquino Castrocielo Pontecorvo | » | 381 |
| » | 32 | Cassino . . . . . . | » | 368 |
| » | 33 | Rocca d'Evandro . . | » | 359 |
| » | 34 | Mignano . . . . . . | » | 351 |
| » | 35 | Tora Presenzano . . . | » | 344 |
| » | 36 | Caianello Vairano . . | » | 336 |
| 3 | 1 | Riardo Pietramelara . | » | 330 |
| » | 2 | Teano . . . . . . | » | 324 |
| » | 3 | Sparanise . . . . . | » | 317 |
| » | 4 | Pignataro . . . . . | » | 311 |
| » | 5 | Capua . . . . . . . | » | 302 |
| » | 6 | S. Maria Capua Vetere | » | 297 |
| » | 7 | Caserta . . . . . . | .59.103 | 291 |
| » | 8 | Maddaloni Inferiore . | 34.59.103 | 285 |
| » | 9 | Cancello . . . . . . | 59.103 | 279 |
| » | 10 | Acerra . . . . . . | 34.59.103 | 286 |
| » | 11 | Casalnuovo . . . . . | 101.167 | 285 |
| » | 12 | Valsacco . . . . . . | » | 285 (a) |
| » | 13 | Napoli . . . . . . | 167 | 274 |
| » | 14 | Napoli Scalo Marittimo | » | 270 (3) |
| » | 15 | Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale banchina occidentale). | »<br>»<br>» | 279 (1)<br>276 (2)<br>(4) |

**Velletri-Terracina.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 63 | 16 | Giulianello Roccamassima | 151.59.103 | 487 |
| » | 17 | Cori . . . . . . . . | » | 493 |
| » | 18 | Cisterna . . . . . . | » | 496 |
| » | 19 | Norma Ninfa . . . . | » | 504 |
| » | 20 | Sermoneta Bassiano . | » | 507 |
| » | 21 | Sezze Romano . . . | » | 518 |
| » | 22 | Piperno . . . . . . | » | 533 |
| » | 23 | Sonnino . . . . . . | » | 537 |
| » | 24 | Frasso (casa cantoniera) | » | 545 |
| » | 25 | Terracina . . . . . | » | 554 |

**Roccasecca-Avezzano.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 63 | 26 | Arce . . . . . . . . | 132.59.103 | 395 |
| » | 27 | Fontana Liri . . . . | » | 399 |
| » | 28 | Arpino . . . . . . . | » | 405 |
| » | 29 | Isola Liri . . . . . . | » | 410 |
| » | 30 | Sora . . . . . . . | » | 415 |
| » | 31 | Balsorano . . . . . | » | 428 |
| » | 32 | S. Vincenzo Valle Roveto | » | 432 |
| » | 33 | Civita d'Antino Morino | » | 439 |
| » | 34 | Civitella Roveto . . . | » | 445 |
| » | 35 | Canistro (casa cantoniera) | » | 448 |
| » | 36 | Capistrello . . . . . | » | 456 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza virtuale valevole pei soli trasporti merci a P. V.

(1) Distanza da valere per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli transitanti a Napoli Centrale. Nella distanza sono compresi i Km. 5 dello Scalo Marittimo.

(2) Distanza da valere per i trasporti dei bagagli transitanti a S. Giovanni a Teduccio. Nella distanza sono compresi i Km. 6 dello Scalo Marittimo.

(3) Distanza di S. Giovanni a Teduccio valevole pei soli trasporti merci.

(4) Distanza da valere per la tassazione dei trasporti delle merci. Nelle distanze stesse sono compresi i Km. 6 intercedenti fra S. Giovanni a Teduccio e lo scalo marittimo.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Caianello Vairano-Isernia.** | | |
| 64 | 1 | Presenzano | 30. 59.80 1° | 343 |
| » | 2 | Sesto Campano (casa cantoniera) | » | 349 |
| » | 3 | Capriati a Volturno | » | 352 |
| » | 4 | Venafro | » | 357 |
| » | 5 | Rocca Ravindola | » | 361 |
| » | 6 | Monteroduni Macchia | » | 369 |
| » | 7 | S. Agapito Longano | » | 375 |
| » | 8 | Isernia | » | 382 |
| | | **Sparanise-Gaeta Elena.** | | |
| 64 | 9 | Maiorisi (casa cantoniera) | 59. 103 | 324 |
| » | 10 | Carinola | » | 327 |
| » | 11 | Cascano | » | 331 |
| » | 12 | Sessa Aurunca | » | 335 |
| » | 13 | Cellole Fasani | » | 343 |
| » | 14 | SS. Cosma e Damiano Castelforte | » | 350 |
| » | 15 | Minturno | » | 357 |
| » | 16 | Formia | » | 368 |
| » | 17 | Gaeta Elena | » | 377 |
| | | **Foggia-Napoli.** | | |
| 64 | 23 | Savignano Greci | 19. 143 | 350 |
| » | 24 | Ariano di Puglia | » | 339 |
| » | 25 | Montecalvo Buonalbergo | » | 328 |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 64 | 26 | Apice S. Arcangelo | 19. 143 | 314 |
| » | 27 | Paduli | » | 307 |
| » | 28 | Benevento | 13. 143 | 300 |
| » | 29 | Vitulano | 19. 143 | 308 |
| » | 30 | Casalduni Ponte | » | 316 |
| » | 31 | S. Lorenzo Maggiore | » | 321 |
| » | 32 | Solopaca | 42. 59. 103 | 326 |
| » | 33 | Telese Cerreto | » | 322 |
| » | 34 | Telese Bagni | » | 324 |
| » | 35 | Amorosi | » | 317 |
| » | 36 | Frasso Telesino Dugenta | » | 311 |
| » | 65 | Valle di Maddaloni | »<br>» | 304<br>311 (1)<br>(2) |
| 65 | 2 | Maddaloni Superiore | » | 299 |
| » | 3 | Marcianise | » | 297 |
| » | 4 | Aversa | 101. 167 | 294 |
| » | 5 | S. Antimo S. Arpino | » | 290 |
| » | 6 | Frattamaggiore Grumo | » | 288 |
| » | 7 | Casoria Afragola | » | 284 |
| | | **Benevento-Campobasso-Termoli.** | | |
| 65 | 8 | Pietra Elcina | 19. 143 | 314 |
| » | 9 | Pescolamazza | » | 324 |
| » | 10 | Fragneto Monforte | » | 326 |
| » | 11 | Campolattaro | » | 333 |
| » | 12 | Pontelandolfo | » | 336 |
| » | 13 | Morcone | » | 343 |
| » | 14 | S. Croce del Sannio | » | 350 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(1) **Distanza effettiva.**

(2) **Distanza virtuale pei soli trasporti merci a P. V.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 65 | 15 | Sepino . . . . . . . | 19.143 | 358 |
| » | 16 | S. Giuliano del Sannio | » | 361 |
| » | 17 | Vinchiaturo . . . . | » | 372 |
| » | 18 | Baranello . . . . . | » | 377 |
| » | 19 | Campobasso . . . . | » | 385 |
| » | 20 | Ripalimosani . . . . | » | 390 |
| » | 21 | Matrice Montagano . . | » | 397 |
| » | 22 | Campolieto Monacilione | » | 405 |
| » | 23 | Ripabottoni S. Elia . . | » | 414 |
| » | 24 | Bonefro S. Croce . . . | » | 419 |
| » | 25 | Casacalenda Guardialfiera | » | 423 |
| » | 26 | Larino . . . . . . . | » | 435 |

**Benevento-Avellino.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 65 | 30 | Benevento Porta Rufina | 13.90.143 | 298 |
| » | 31 | Chianche . . . . . . | » | 289 |
| » | 32 | Altavilla Irpina . . . | » | 285 |
| » | 33 | Tufo . . . . . . . | » | 282 |
| » | 34 | Prata Pratola . . . . | » | 279 |

**Cancello-Castellamare di Stabia-Gragnano.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 65 | 35 | Marigliano . . . . . | 167 | 276 |
| » | 36 | Ottaiano . . . . . . | » | 267 |
| 66 | 1 | S. Giuseppe Vesuviano | » | 265 |
| » | 2 | Terzigno . . . . . . | » | 262 |
| » | 3 | Boscoreale . . . . . | » | 257 |
| » | 4 | Castellamare di Stabia | » | 259 |
| » | 5 | Castellamare di Stabia Scalo Marittimo | » | 259 (a) |
| » | 6 | Gragnano . . . . . | » | 264 |

**Cancello-Avellino.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 66 | 7 | Nola . . . . . . . . | 59.103 | 267 |
| » | 8 | Palma S. Gennaro . . | » | 260 |
| » | 9 | Sarno . . . . . . . | » | 251 |
| » | 10 | Codola . . . . . . . | 103 | 243 |
| » | 11 | Castel S. Giorgio . . . | 90.143 | 245 |
| » | 12 | Mercato S. Severino . | 143 | 239 |
| » | 13 | Montoro . . . . . . | 90.143 | 244 |
| » | 14 | Lunara (casa cantoniera) | » | 253 |
| » | 15 | Solofra . . . . . . | » | 258 |
| » | 16 | Serino . . . . . . . | » | 261 |
| » | 17 | Avellino . . . . . . | » | 270 |

**Avellino-Rocchetta S. Antonio.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 66 | 18 | Salza Irpina . . . . | 13.143 | 278 |
| » | 19 | Parolise Candida . . . | » | 280 |
| » | 20 | Montefalcione . . . . | » | 281 |
| » | 21 | Montemiletto . . . . | » | 288 |
| » | 22 | Lapio . . . . . . . | » | 291 |
| » | 23 | Taurasi . . . . . . | » | 293 |
| » | 24 | Luogosano S. Mango sul Calore | » | 295 |
| » | 25 | Paternopoli . . . . . | » | 297 |
| » | 26 | Castelvetere (casa cantoniera) | » | 300 |
| » | 27 | Castelfranci . . . . . | » | 303 |
| » | 28 | Montemarano . . . . | » | 308 |
| » | 29 | Cassano Irpino . . . . | » | 311 |
| » | 30 | Montella . . . . . . | » | 314 |
| » | 31 | Bagnoli Irpino . . . . | » | 319 |
| » | 32 | Nusco . . . . . . . | » | 325 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza valevole pei soli trasporti merci a P. V.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Mercato S. Severino-Salerno.** | | |
| 67 | 8 | Fisciano | 143 | 235 |
| » | 9 | Baronissi | » | 234 |
| » | 10 | Pellezzano | » | 231 |
| » | 11 | Fratte | » | 225 |
| | | **Napoli-Taranto.** | | |
| 67 | 12 | S. Giovanni a Teduccio | 18 | 270 |
| » | 13 | Portici | » | 267 |
| » | 14 | Torre del Greco | » | 263 |
| » | 15 | Villa Inglese | » | 258 (a) |
| » | 16 | Torre Annunziata Città | » | 254 |
| » | 17 | Torre Annunziata Centrale | » | 253 |
| » | 18 | Torre Annunziata Marittima | » | 254 (a) |
| » | 19 | Torre Annunziata Porto | » | 254 (a) |
| » | 20 | Pompei | » | 251 |
| » | 21 | Valle di Pompei | » | 250 |
| » | 22 | Scafati | » | 248 |
| » | 23 | Angri | » | 243 |
| » | 24 | Pagani | » | 240 |
| » | 25 | Nocera Inferiore | » | 238 |
| » | 26 | Nocera Superiore | » | 235 |
| » | 27 | Cava dei Tirreni | » | 230 |
| » | 28 | Vietri sul Mare | » | 226 |
| » | 29 | Salerno | » | 221 |
| » | 30 | Pontecagnano | » | 212 |
| » | 31 | Montecorvino | » | 205 |
| 67 | 32 | Battipaglia | 18 | 201 |
| » | 33 | Eboli Campagna | » | 208 |
| » | 34 | Persano | » | 215 |
| » | 35 | Contursi | » | 227 |
| » | 36 | Sicignano | » | 233 |
| 68 | 1 | Buccino | » | 241 |
| » | 2 | Ponte S. Cono (casa cantoniera) | » | 242 |
| | | **Battipaglia-Reggio di Calabria.** | | |
| 71 | 15 | S. Nicola Varco | | 196 |
| » | 16 | Albanella | | 188 |
| » | 17 | Capaccio Roccadaspide | | 184 |
| » | 18 | Pesto | | 180 |
| » | 19 | Ogliastro Cilento | | 175 |
| » | 20 | Agropoli | | 171 |
| » | 21 | Torchiara | | 165 |
| » | 22 | Rutino | | 159 |
| » | 23 | Omignano | | 154 |
| » | 24 | Castelnuovo Vallo | | 150 |
| » | 25 | Casal Velino | | 147 |
| » | 26 | Ascea | | 140 |
| » | 27 | Pisciotta | | 133 |
| » | 28 | S. Mauro La Bruca | | 126 |
| » | 29 | Centola | | 121 |
| » | 30 | Celle Bulgheria Roccagloriosa | | 117 |
| » | 31 | Torre Orsaia | | 109 |
| » | 32 | Policastro del Golfo | | 104 |
| » | 33 | Capitello | | 102 |
| » | 34 | Vibonati | | 98 |
| » | 35 | Sapri | | 95 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 71 | 36 | Acquafredda | | 88 |
| 72 | 1 | Maratea | | 82 |
| » | 2 | Praja d'Ajeta Tortora | | 70 |
| » | 3 | Casaletto | | 64 |
| » | 4 | Scalea | | 55 |
| » | 5 | Verbicaro Orsomarso | | 52 |
| » | 6 | Grisolia Cipollina | | 49 |
| » | 7 | Cirella Majerà | | 46 |
| » | 8 | Diamante | | 42 |
| » | 9 | Belvedere Marittimo | | 35 |
| » | 10 | Capo Bonifati | | 26 |
| » | 11 | Cetraro | | 20 |
| » | 12 | Acquappesa | | 16 |
| » | 13 | Guardia Piemontese | | 13 |
| » | 14 | Fuscaldo | | 6 |
| » | 15 | Paola | | — |
| » | 16 | S. Lucido Marina | | 6 |
| » | 17 | Fiumefreddo (Bruzio) | | 13 |
| » | 18 | Longobardi | | 17 |
| » | 19 | Belmonte Calabro | | 23 |
| » | 20 | Amantea | | 26 |
| » | 21 | Serra Aiello | | 33 |
| » | 22 | Nocera Tirinese | | 40 |
| » | 23 | Falerna | | 46 |
| » | 24 | S. Eufemia Marina | | 54 |
| » | 25 | S. Eufemia (diramazione) | | 57 |
| » | 26 | S. Pietro a Maida Maida | | 64 |
| » | 27 | Curinga | | 68 |
| » | 28 | Francavilla Angitola | | 76 |
| » | 29 | Pizzo | | 84 |
| 72 | 30 | Monteleone Porto S. Venere | | 87 |
| » | 31 | Briatico | | 96 |
| » | 32 | Parghelia | | 107 |
| » | 33 | Tropea | | 110 |
| » | 34 | Ricadi | | 117 |
| » | 35 | Joppolo | | 126 |
| » | 36 | Nicotera | | 131 |
| 73 | 1 | Rosarno | | 139 |
| » | 2 | Gioia Tauro | | 149 |
| » | 3 | Palmi | | 158 |
| » | 4 | Bagnara | | 166 |
| » | 5 | Favazzina | | 172 |
| » | 6 | Scilla | | 177 |
| » | 7 | Cannitello | | 183 |
| » | 8 | Villa S. Giovanni | | 186 |
| » | 9 | Catona | | 189 |
| » | 10 | Gallico | | 192 |
| » | 11 | Archi Reggio | | 194 |
| » | 12 | S. Caterina Reggio | | 196 |
| » | 13 | Reggio di Calabria Succursale | | 198 |
| » | 14 | Reggio di Calabria Centrale | | 200 |
| » | 15 | Reggio di Calabria Porto | | 199 |
| | | **Sicignano-Castrocucco.** | | |
| 73 | 16 | Galdo | 18 | 242 |
| » | 17 | Petina | » | 245 |
| » | 18 | Auletta | » | 250 |
| » | 19 | Polla | » | 260 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 73 | 20 | Atena | 18 | 267 |
| » | 21 | Sala Consilina | » | 274 |
| » | 22 | Sassano Tegiano | » | 279 |
| » | 23 | Padula | » | 283 |
| » | 24 | Montesano | » | 289 |
| 73 | 25 | Casalbuono | » | 298 |
| » | 26 | Lagonegro | » | 311 |
| | | **Catanzaro Marina-S. Eufemia.** | | |
| 74 | 18 | S. Maria di Catanzaro | 18 | 98 |
| » | 19 | Catanzaro Sala | » | 95 |
| » | 20 | Corace | » | 91 |
| » | 21 | Settingiano | » | 87 |
| » | 22 | Marcellinara | » | 82 |
| » | 23 | Feroleto Antico | » | 72 |
| » | 24 | Nicastro | » | 67 |
| » | 25 | Sambiase | » | 63 |
| | | **Metaponto-Reggio di Calabria.** | | |
| 75 | 16 | S. Leonardo di Cutro | 46.140 | 139 |
| » | 17 | Roccabernarda | » | 133 |
| » | 18 | Botricello | » | 129 |
| » | 19 | Cropani | » | 125 |
| » | 20 | Sellia | 46.140 | 121 |
| » | 21 | Simeri Crichi | » | 116 |
| » | 22 | Catanzaro Marina | » | 104 |
| » | 23 | Squillace | » | 111 |
| » | 24 | Montauro | 140 | 117 |
| » | 25 | Soverato | » | 123 |
| » | 26 | S. Sostene | » | 126 |
| 75 | 27 | S. Andrea dell'Jonio | 46.140 | 130 |
| » | 28 | Badolato | » | 135 |
| » | 29 | S. Caterina dell'Jonio | » | 140 |
| » | 30 | Guardavalle | » | 146 |
| » | 31 | Monasterace Stilo | » | 150 |
| » | 32 | Riace | » | 157 |
| » | 33 | Caulonia | » | 165 |
| » | 34 | Roccella Jonica | » | 170 |
| » | 35 | Gioiosa Jonica | » | 178 |
| » | 36 | Siderno Marina | » | 182 |
| 76 | 1 | Gerace | » | 187 |
| » | 2 | S. Ilario del Jonio | » | 192 (1) 195 (2) |
| » | 3 | Ardore | » | 195 |
| » | 4 | Bovalino | » | 199 |
| » | 5 | Bianconovo | » | 206 |
| » | 6 | Brancaleone | » | 221 |
| » | 7 | Capo Spartivento (casa cantoniera) | » | 227 |
| » | 8 | Palizzi | » | 234 |
| » | 9 | Bova | » | 239 |
| » | 10 | Condofuri | 127 | 239 |
| » | 11 | Melito di Porto Salvo | » | 230 |
| » | 12 | Saline di Reggio | » | 222 |
| » | 13 | Lazzaro | » | 217 |
| » | 14 | Pellaro | » | 211 |
| » | 15 | S. Gregorio | » | 206 |
| | | **Messina-Siracusa.** | | |
| 76 | 16 | Messina Porto | 184 | 194 |
| » | 17 | Messina Centrale | » | 195 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(1) Distanza effettiva.

(2) Distanza virtuale da valere pei soli trasporti merci a P. V.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 6 | 18 | Tremestieri | 184 | 202 |
| » | 19 | Mili | » | 203 |
| » | 20 | Galati | » | 206 |
| » | 21 | Ponte S. Stefano | » | 207 |
| » | 22 | Ponte Schiavo | » | 209 |
| » | 23 | Giampilieri | » | 211 |
| » | 24 | Scaletta Zanclea | » | 213 |
| » | 25 | Alì | » | 219 |
| » | 26 | Nizza di Sicilia | » | 222 |
| » | 27 | Roccalumera Mandanici | » | 224 |
| » | 28 | Furci | » | 225 |
| » | 29 | S. Teresa di Riva | » | 228 |
| » | 30 | S. Alessio Etneo | » | 231 |
| » | 31 | Letojanni | » | 238 |
| » | 32 | Giardini Taormina | » | 243 |
| » | 33 | Alcantara | » | 247 |
| » | 34 | Calatabiano | » | 249 |
| » | 35 | Fiumefreddo Sicilia | » | 252 |
| » | 36 | Mascali | » | 258 |
| 7 | 1 | Giarre Riposto | » | 260 |
| » | 2 | Carruba | » | 265 |
| » | 3 | Guardia Mangano | » | 269 |
| » | 4 | Acireale | » | 276 |
| » | 5 | Acicastello | » | 283 |
| » | 6 | Cannizzaro | » | 284 |
| » | 7 | Catania Centrale | » | 290 |
| » | 8 | Catania Porto | » | 293 (a) |
| » | 9 | Catania Acquicella | » | 293 |
| » | 10 | Bicocca | » | 298 |
| » | 11 | Passomartino | » | 306 |
| » | 12 | Valsavoja | » | 313 |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 77 | 13 | Lentini | 184 | 319 |
| » | 14 | Agnone di Siracusa | » | 328 |
| » | 15 | Agnone Bagni | » | 330 |
| » | 16 | Brucoli | » | 339 |
| » | 17 | Augusta | » | 346 |
| » | 18 | Megara Iblea | » | 353 |
| » | 19 | Priolo Melilli | » | 360 |
| » | 20 | S. Panagia | » | 370 |
| » | 21 | Siracusa Stazione | » | 377 |
| » | 22 | Siracusa Porto | » | 379 |
| | | **Siracusa-Licata.** | | |
| » | 23 | S. Teresa Longarini | 156.184 | 386 |
| » | 24 | Cassibile | » | 394 |
| » | 25 | Avola | » | 403 |
| » | 26 | Noto | » | 410 |
| » | 27 | S. Paolo | » | 418 |
| » | 28 | Rosolini | » | 425 |
| » | 29 | Spaccaforno | » | 431 |
| » | 30 | Pozzallo | » | 439 |
| » | 31 | Sampieri | » | 449 |
| » | 32 | Scicli | » | 460 |
| » | 33 | Modica | » | 469 |
| » | 34 | Ragusa Inferiore | » | 480 |
| » | 35 | Ragusa | » | 489 |
| » | 35 bis | Genisi (casa cantoniera) | » | 501 |
| » | 36 | Donnafugata | » | 508 |
| 78 | 1 | Comiso | » | 522 |
| » | 2 | Vittoria | » | 530 |
| » | 3 | Biscari | » | 540 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(a) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 78 | 4 | Dirillo | 35. 22. 184 | 537 |
| » | 5 | Terranova di Sicilia | » | 523 |
| » | 6 | Butera | » | 511 |
| » | 7 | Falconara | » | 498 |
| » | 8 | Licata Stazione | » | 487 |
| » | 9 | Licata Molo | » | 488 (a) |
| » | 10 | Licata Porto | » | 489 (a) |
| | | **Bicocca-Aragona Caldare.** | | |
| 78 | 11 | S. Martino Piana | 22. 184 | 305 |
| » | 12 | Motta S. Anastasia | » | 309 |
| » | 13 | Simeto | » | 311 |
| » | 14 | Portiere Stella | » | 313 |
| » | 15 | Gerbini | » | 318 |
| » | 16 | Sferro | » | 324 |
| » | 17 | Muglia | » | 331 |
| » | 18 | Catenanuova Centuripe | » | 336 |
| » | 19 | Sparagogna (casa cantoniera) | » | 341 |
| » | 20 | Saraceni | » | 346 |
| » | 21 | Raddusa Agira | » | 353 |
| » | 22 | Assoro | » | 359 |
| » | 23 | Leonforte | » | 369 |
| » | 24 | Castrogiovanni Calascibetta | » | 380 |
| » | 25 | Villarosa | » | 391 |
| » | 26 | Imera | » | 399 |
| » | 27 | S. Caterina Xirbi | » | 406 |
| » | 28 | Caltanissetta | » | 412 |
| » | 29 | S. Cataldo | » | 419 |
| 78 | 30 | Serradifalco | 22. 184 | 431 |
| » | 31 | Canicattì | » | 441 |
| » | 32 | Castrofilippo | » | 450 |
| » | 33 | Racalmuto | » | 459 |
| » | 34 | Grotte | » | 461 |
| » | 35 | Comitini Zolfare | » | 466 |
| » | 36 | Aragona Caldare | » | 471 |
| | | **Canicattì-Licata.** | | |
| 79 | 1 | Delia | 35. 22. 184 | 451 |
| » | 2 | Campobello Ravanusa | » | 458 |
| » | 3 | Favarotta | » | 469 |
| » | 4 | S. Oliva | » | 477 |
| | | **Valsavoja-Caltagirone.** | | |
| 79 | 5 | Leone | 176. 184 | 323 |
| » | 6 | Scordia | » | 327 |
| » | 7 | Fildidonna | » | 335 |
| » | 8 | Militello | » | 342 |
| » | 9 | Mineo | » | 346 |
| » | 10 | Vizzini Licodia | » | 355 |
| » | 11 | Grammichele | » | 367 |
| » | 12 | Caltagirone | » | 380 |
| | | **Messina-Termini Imerese.** | | |
| 79 | 13 | Gesso | 184 | 211 |
| » | 14 | Saponara Bauso | » | 214 |
| » | 15 | Rometta | » | 216 |
| » | 16 | S. Martino | » | 219 |

**(I) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*a*) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 79 | 17 | Venetico Spadafora | 184 | 220 |
| » | 18 | Scala | » | 222 |
| » | 19 | S. Lucia | » | 225 |
| » | 20 | S. Filippo Archi | » | 227 |
| » | 21 | Milazzo | » | 231 |
| » | 22 | Barcellona | » | 240 |
| » | 23 | Castroreale Bagni | » | 245 |
| » | 24 | Castroreale Novara Fornari | » | 248 |
| » | 25 | Falcone | » | 253 |
| » | 26 | Oliveri Tindari | » | 256 |
| » | 27 | Patti | » | 264 |
| » | 28 | Patti Marina | » | 265 |
| » | 29 | S. Giorgio | » | 268 |
| » | 30 | Giojosa Marea | » | 274 |
| » | 31 | Piraino S. Angelo | » | 278 |
| » | 32 | Brolo Ficarra | » | 280 |
| » | 33 | Naso Capo d'Orlando | » | 288 |
| » | 34 | Zappulla | » | 294 |
| » | 35 | S. Marco d'Alunzio Torrenova | » | 297 |
| » | 36 | S. Agata di Militello | » | 301 |
| 80 | 1 | S. Fratello Acquedolci | » | 306 |
| » | 2 | Caronia | » | 320 |
| » | 3 | S. Stefano di Camastra | » | 329 |
| » | 4 | Tusa | » | 337 |
| » | 5 | Pollina | » | 345 |
| » | 6 | Castelbuono | » | 351 |
| » | 7 | Cefalù | » | 360 |
| » | 8 | Lascari | » | 369 |
| » | 9 | Campofelice | » | 374 |
| » | 10 | Buonfornello | » | 380 |

**Porto Empedocle-Palermo.**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 80 | 11 | Porto Empedocle Porto | 35. 22. 184 | 492 (a) |
| » | 12 | Porto Empedocle Stazione | » | 491 |
| » | 13 | Girgenti | » | 481 |
| » | 14 | Comitini | 162. 184 | 473 |
| » | 15 | Campofranco | » | 461 |
| » | 16 | Sutera | » | 458 |
| » | 17 | Acquaviva Casteltermini | » | 454 |
| » | 18 | Spina | » | 454 (1) |
| » | 19 | Cammarata | » | 443 |
| » | 20 | Castronovo di Sicilia | » | 439 |
| » | 21 | Lercara bassa | » | 431 |
| » | 22 | Roccapalumba Alia | » | 423 |
| » | 23 | Montemaggiore Belsito | » | 415 |
| » | 24 | Causo | » | 411 |
| » | 25 | Sciara | » | 405 |
| » | 26 | Cerda | » | 399 |
| » | 27 | Termini Imerese | 184 | 390 |
| » | 28 | Trabia | 162. 184 | 396 |
| » | 29 | S. Nicola (tonnara) | » | 400 |
| » | 30 | Altavilla Milicia | » | 407 |
| » | 31 | Casteldaccia | » | 409 |
| » | 32 | S. Flavia Solunto | » | 411 |
| » | 33 | Bagheria | » | 414 |
| » | 34 | Ficarazzi | » | 417 |
| » | 35 | Ficarazzelli | » | 419 |
| » | 36 | Favara (casa cantoniera) | » | 421 |
| 81 | 1 | Palermo Centrale | » | 427 |
| » | 2 | Palermo Porto | » | 434 (a) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(a) Distanza valevole pei soli trasporti merci.

(1) Distanza virtuale valevole pei soli trasporti merci.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **S. Caterina Xirbi-Roccapalumba Alia.** | | |
| 81 | 3 | Mimiani S. Cataldo | 139.22.184 | 416 |
| » | 4 | Marianopoli | » | 427 |
| » | 5 | Villalba | » | 432 |
| » | 6 | Vallelunga | » | 437 |
| » | 7 | Valledolmo | 162.184 | 440 |
| » | 8 | Marcatobianco | » | 437 |
| | | **Palermo-Marsala-Trapani.** | | |
| 81 | 9 | Palermo Lolli | 162.184 | 433 |
| » | 10 | S. Lorenzo Colli | » | 438 |
| » | 11 | Tommaso Natale | » | 442 |
| » | 12 | Sferracavallo | » | 444 |
| » | 13 | Isola delle Femine | » | 446 |
| » | 14 | Capaci | » | 449 |
| » | 15 | Carini | » | 454 |
| » | 16 | Cinisi Terrasini | » | 465 |
| » | 17 | Lo Zucco Montelepre | » | 476 |
| » | 18 | Partinico | » | 479 |
| » | 19 | Trappeto (casa cantoniera) | » | 487 |
| » | 20 | Balestrate | » | 490 |
| » | 21 | Castellamare del Golfo | » | 500 |
| » | 22 | Segesta (casa cantoniera) | » | 507 |
| » | 23 | Alcamo Calatafimi | » | 510 |
| » | 24 | Gibellina | » | 521 |
| » | 25 | S. Ninfa Salemi | » | 531 |
| 81 | 26 | Castelvetrano | 162.184 | 547 |
| » | 27 | Campobello di Mazzara | » | 556 |
| » | 28 | S. Nicola di Mazzara | » | 561 |
| » | 29 | Mazzara del Vallo | » | 570 |
| » | 30 | Bambina | » | 581 |
| » | 31 | Terrenove (casa cantoniera) | » | 585 |
| » | 32 | Marsala | » | 591 |
| » | 33 | Spagnuola | » | 597 |
| » | 34 | Ragattisi | » | 603 |
| » | 35 | Marausa | » | 608 |
| » | 36 | Paceco | » | 617 |
| 82 | 1 | Trapani | » | 622 |
| | | **Lucca-Aulla.** | | |
| 83 | 1 | S. Pietro a Vico | 86.117.135.59<br>» | 869<br>872<br>(*) |
| » | 2 | Ponte a Moriano | »<br>» | 873<br>876<br>(*) |
| » | 3 | Piaggione | »<br>» | 877<br>880<br>(*) |
| » | 4 | Diecimo Pescaglia | »<br>» | 880<br>883<br>(*) |
| » | 5 | Borgo a Mozzano | »<br>» | 883<br>886<br>(*) |
| » | 6 | Bagni di Lucca | »<br>» | 887<br>890<br>(*) |
| » | 7 | Calavorno | »<br>» | 890<br>893<br>(*) |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola | (I) | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 83 | 8 | Ghivizzano Coreglia . | 86. 117. 135. 59<br>» | 892<br>895<br>(*) | | | | |
| „ | 9 | Piano di Coreglia Ponte all'Ama | »<br>» | 893<br>896<br>(*) | | | | |
| „ | 10 | Fornaci di Barga . . | »<br>» | 895<br>898<br>(*) | | | | |
| „ | 1 | Barga Gallicano . . | »<br>» | 899<br>902<br>(*) | | | | |
| „ | 12 | Castelvecchio Pascoli . | »<br>» | 902<br>905<br>(*) | | | | |
| „ | 13 | Fosciandora Ceserana . | »<br>» | 905<br>908<br>(*) | | | | |
| „ | 14 | Castelnuovo di Garfagnana | »<br>» | 908<br>911<br>(*) | | | | |
| „ | 19 | Monzone Monte dei Bianchi Isolano | 214. 148 117. 59<br>» | 932<br>935<br>(*) | | | | |
| „ | 20 | Gragnola . . . . | »<br>» | 929<br>932<br>(*) | | | | |
| „ | 21 | Fivizzano Gassano . | »<br>» | 926<br>929<br>(*) | | | | |
| „ | 22 | Fivizzano Rometta Soliera | »<br>» | 923<br>926<br>(*) | | | | |
| „ | 23 | Serricciolo . . . . . | »<br>» | 920<br>923<br>(*) | | | | |
| „ | 24 | Pallerone . . . . . . | »<br>» | 919<br>922<br>(*) | | | | |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

(*) Distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani, computata sulla via di Pisa-Livorno C.-Vada.

# Prospetto II.

## Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di **Paola**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Napoli-Taranto.** | | |
| 68 | 10 | Vaglio di Basilicata . . | 217.218.93 | 294 |
| » | 11 | Brindisi di Montagna . | » | 284 |
| » | 12 | Trivigno . . . . . . | » | 280 |
| » | 13 | Albano di Lucania . | » | 277 |
| » | 14 | Campomaggiore Pietrapertosa | » | 270 |
| » | 15 | Calciano Tricarico . . | » | 258 |
| » | 16 | Grassano Garaguso . | » | 255 |
| » | 17 | Salandra Grottole . | » | 245 |
| 68 | 18 | Ferrandina Pomarico Miglionico | 217.218.93 | 232 |
| » | 19 | Pisticci . . . . . . | » | 219 |
| » | 20 | Bernalda . . . . . . | » | 207 |
| » | 21 | Metaponto . . . . . | 217.218 | 194 |
| » | 22 | Ginosa . . . . . . . | 217.218 | 203 |
| » | 23 | Chiatona . . . . . | » | 220 |
| » | 24 | Taranto . . . . . . | » | 237 |
| | | **Foggia-Otranto.** | | |
| 68 | 28 | Candida . . . . . . | 217.218.161.15 | 431 |
| » | 29 | Trinitapoli . . . . . | » | 423 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola | (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 68 | 30 | Ofantino . . . . . . | 217.218.161.15 | 420 | 69 | 8 | Cisternino . . . . | 217.218.161.28 | 357 |
| » | 31 | Barletta . . . . . . | » | 407 | » | 9 | Ostuni . . . . . . . | » | 344 |
| » | 31 bis | Barletta Porto . . . | – | 407 | » | 10 | Carovigno . . . . . | » | 335 |
| » | 32 | Trani . . . . . . . | » | 395 | » | 10 bis | Serranova (raddoppio). | » | 327 |
| » | 33 | Bisceglie . . . . . | » | 387 | » | 11 | S. Vito dei Normanni. | » | 319 |
| » | 34 | Molfetta . . . . . . | » | 377 | » | 12 | Brindisi Stazione . . | 217.218.161 | 307 |
| » | 35 | Giovinazzo . . . . . | » | 371 | » | 13 | Brindisi Porto . . . | » | 308 |
| » | 36 | S. Spirito Bitonto | » | 364 | » | 14 | Brindisi Porto Banchina di Levante (Scalo marittimo) | » | 309 |
| 69 | 1 | Palese Macchie (casa cantoniera) | » | 362 | » | 15 | Tuturano . . . . . | 217.218.161.28 | 318 |
| » | 2 | Bari . . . . . . . . | 217.218.161 | 352 | » | 16 | S. Pietro Vernotico . | » | 325 |
| » | 3 | Noicattaro . . . . . | 217.218.161.15 | 364 | » | 17 | Squinzano . . . . . | » | 331 |
| » | 4 | Mola di Bari . . . . | » | 372 | » | 18 | Trepuzzi . . . . . | » | 335 |
| » | 5 | Polignano a Mare . . | 217.218.161.28 25 | 385 | » | 19 | Surbo . . . . . . . | » | 339 |
| » | 6 | Monopoli . . . . . | 217.218.161.28 | 378 | » | 20 | Lecce . . . . . . . . | 217.218.191.194 | 338 |
| » | 7 | Fasano . . . . . . . | » | 364 | » | 21 | S. Cesario di Lecce . | 217.218.191.192 | 339 |

(I) I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza |
|---|---|---|---|
| 69 | 8 | Cisternino | 217.218.[illegible] |
| » | 9 | Ostuni | » |
| » | 10 | Carovigno | » |
| » | 10 bis | Serranova (raddoppio). | » |
| » | 11 | S. Vito dei Normanni. | » |
| » | 12 | Brindisi Stazione | 217.218.[illegible] |
| » | 13 | Brindisi Porto | » |
| » | 14 | Brindisi Porto Banchina di Levante (Scalo marittimo) | » |
| » | 15 | Tuturano | 217.218.[illegible] |
| » | 16 | S. Pietro Vernotico | » |
| » | 17 | Squinzano | » |
| » | 18 | Trepuzzi | » |
| » | 19 | Surbo | » |
| » | 20 | Lecce | 217.218.[illegible] |
| » | 21 | S. Cesario di Lecce | 217.218.[illegible] |

colonna corrispondono a quelli ind
oscritti (Edizione aprile 1914).



| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 69 | 22 | S. Donato di Lecce | 217.218.191.192 | 343 |
| » | 23 | Galugnano | » | 345 |
| » | 24 | Sternatia | » | 350 |
| » | 25 | Zollino | » | 352 |
| » | 26 | Corigliano d'Otranto | » | 357 |
| » | 27 | Maglie | » | 362 |
| » | 28 | Bagnolo del Salento | » | 368 |
| » | 29 | Cannole (casa cantoniera | » | 370 |
| » | 30 | Giurdignano (casa cantoniera) | » | 374 |
| » | 21 | Otranto | » | 380 |
| | | **Ofantino-Margherita di Savoja.** | | |
| 69 | 32 | Margherita di Savoja | 217.218.161.15 | 425 |
| | | **Bari-Taranto.** | | |
| 70 | 10 | Modugno | 217.218.161 | 342 |
| » | 11 | Bitetto Palo del Colle | » | 337 |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 70 | 12 | Grumo Appula | 217.218.161 | 331 |
| » | 13 | Acquaviva delle Fonti | » | 312 |
| » | 14 | Gioia del Colle | » | 299 |
| » | 15 | S. Basilio Mottola | » | 285 |
| » | 16 | Castellaneta | » | 276 |
| » | 17 | Palagianello | » | 267 |
| » | 18 | Palagiano Mottola | » | 259 |
| » | 19 | Massafra | » | 255 |
| | | **Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle.** | | |
| 70 | 23 | Palazzo S. Gervasio Montemilone | 217.218.161.77 | 392 |
| » | 24 | Spinazzola | » | 383 |
| » | 25 | Poggiorsini Gravina | » | 364 |
| » | 26 | Gravina | » | 346 |
| » | 27 | Altamura | » | 334 |
| » | 28 | Casale d'Altamura | » | 325 |
| » | 29 | Santeramo | » | 314 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **arletta-Spinazzola.** | | |
| 70 | 30 | Monte Altino (casa cantoniera) | 217. 218. 161. 15 | 415 |
| » | 31 | Canne . . . . . . . | » | 422 |
| » | 32 | Canosa di Puglia . . . | 217. 218. 161. 159 | 424 |
| » | 33 | Minervino Murge . . | » | 406 |
| » | 34 | Acquatetta . . . . . | » | 396 |
| | | **Zollino-Gallipoli.** | | |
| 71 | 7 | Soleto . . . . . . . | 217.218.191.192 | 356 |
| » | 8 | Galatina . . . . . | » | 359 |
| » | 9 | Galatone . . . . . . | » | 351 |
| » | 10 | Nardò Centrale . . | 217,218.191.194 | 348 |
| » | 11 | Sannicola . . . . . | » | 357 |
| » | 12 | Alezio . . . . . . | » | 359 |
| » | 13 | Gallipoli . . . . . | » | 366 |
| » | 14 | Gallipoli Scalo Marittimo | » | 366 |

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| | | **Taranto-Brindisi.** | | |
| 73 | 29 | Monteiasi Montemesola | 217. 218. 161 | 250 |
| » | 30 | Grottaglie . . . . . | » | 256 |
| » | 31 | Francavilla Fontana . | » | 271 |
| » | 32 | Oria . . . . . . . . | » | 276 |
| » | 33 | Latiano . . . . . . | » | 285 |
| » | 34 | Mesagne . . . . . | » | 298 |
| | | **Sibari-Cosenza-Tirinese.** | | |
| 73 | 35 | Cassano all'Jonio . . . | 217. 218 | 105 |
| » | 36 | Spezzano Castrovillari . | » | 94 |
| 74 | 1 | Tarsia . . . . . . . | » | 91 |
| » | 2 | S. Marco Roggiano . | » | 85 |
| » | 3 | Mongrassano Cervicati. | » | 74 |
| » | 4 | Torano Lattarico . . . | » | 69 |
| » | 5 | Acri Bisignano . . . | » | 62 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza |
|---|---|---|---|
| | | **Taranto-Brindisi.** | |
| 75 | 29 | Monteiasi Montemesola | 217.21[illegible] |
| » | 30 | Grottaglie . . . . . | » |
| » | 31 | Francavilla Fontana . | » |
| » | 32 | Oria . . . . . . . . | » |
| » | 33 | Latiano . . . . . . | » |
| » | 34 | Mesagne . . . . | » |
| | | **Sibari-Nocera-Tirinese.** | |
| 75 | 35 | Cassano all'Jonio . . . | 217.2[illegible] |
| » | 36 | Spezzano Castrovillari . | » |
| 7[illegible] | 1 | Tarsia . . . . . . | » |
| » | 2 | S. Marco Roggiano | » |
| » | 3 | Mongrassano Cervicati. | » |
| » | 4 | Torano Lattarico . . | » |
| » | 5 | Acri Bisignano . . . | » |

(I) ... colonna corrispondono a quelli ind... ...noscritti (Edizione aprile 1914).



| (I) | | STAZIONI | Via più breve sulla quale è stabilita la distanza | Distanze chilometriche a Paola |
|---|---|---|---|---|
| 74 | 6 | Montalto Rose . . . . | 217.218 | 59 |
| » | 7 | Castiglion Cosentino . | 217 | 52 |
| » | 8 | Cosenza . . . . . . | » | 59 |
| » | 9 | Cosenza Casali . . . . | 217.219 | 61 |
| » | 01 | Pedace . . . . . . . | » | 67 |
| » | 11 | Pietrafitta . . . . | » | 69 |
| | | **Metaponto-Reggio di Calabria.** | | |
| 74 | 26 | S. Basilio Pisticci . . | 217.218.154 | 186 |
| » | 27 | Montalbano Jonico . . | » | 178 |
| » | 28 | Policoro . . . . . . . | » | 179 |
| » | 29 | Nova Siri . . . . . . | » | 162 |
| » | 30 | Rocca Imperiale . . . | » | 158 |
| » | 31 | Monte Giordano . . . | » | 152 |
| » | 32 | Roseto Capo Spulico . | » | 144 |
| » | 33 | Amendolara . . . . . | » | 139 |
| » | 34 | Trebisacce . . . . . | » | 129 |
| » | 35 | Villapiana (casa cantoniera) | » | 125 |
| 74 | 36 | Torre Cerchiara . . . | 217.218.154 | 119 |
| 75 | 1 | Sibari . . . . . . . . | 217.218 | 114 |
| » | 2 | Corigliano Calabro . . | 217.218.154 | 129 |
| » | 3 | Rossano . . . . . . . | » | 140 |
| » | 4 | Mirto Crosia . . . . | » | 152 |
| » | 5 | S. Giacomo Calopezzati | » | 157 |
| » | 6 | Pietrapaola . . . . . . | » | 163 |
| » | 7 | Campana . . . . . . . | » | 166 |
| » | 8 | Cariati . . . . . . . | » | 172 |
| » | 9 | Crucoli . . . . . . . | » | 182 |
| » | 10 | Cirò . . . . . . . . . | » | 195 |

(I) **I numeri elencati nella 1ª e 2ª colonna corrispondono a quelli indicati nell'indice alfabetico dei Prontuari manoscritti (Edizione aprile 1914).**

*Allegato* **D** *all'Ordine di Servizio N. 215-1915.*

**NZA all'itinerario di alcune se…tti d'abbonamento speciale e relativi nuovi prezzi.**

| 15 giorni | | 30 giorni | | 3 mesi | | | 1 anno | | | 1 anno per 2 persone della stessa ditta | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Classe | | Classe | | classe | | | classe | | | classe | | |
| II | III | I | II | I | II | III | I | II | III | I | II | III |
| 77 | 45 | 196 | 129 | 504 | 328 | 184 | 1350 | 901 | 552 | 1779 | 1189 | 736 |
| 59 | 34 | 156 | 101 | 398 | 249 | 147 | 1051 | 676 | 385 | 1397 | 901 | 508 |
| — | — | 244 | 164 | — | — | — | 1649 | 1102 | 671 | 2199 | 1468 | 893 |
| — | — | — | — | — | — | — | 1879 | 1219 | 796 | 2506 | 1627 | 1065 |
| — | — | 256 | 169 | — | — | — | 1727 | 1154 | 699 | 2301 | 1538 | 933 |
| 59 | 34 | 156 | 101 | 398 | 250 | 148 | 1052 | 676 | 385 | 1399 | 903 | 509 |
| — | — | 73 | 48 | 89 | 119 | 74 | 499 | 322 | 197 | 664 | 428 | 263 |

*Allegato* **E** *all'Ordine di servizio N. 215-1915.*

Modificazioni ed aggiunte da praticarsi nella prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio.

**Pag.** 5, tra Falconara e Falconara Marittima, aggiungere Falconara Albanese / Re / 224 /

**Pag.** 9, cambiare il nome di S. Lucido in S. Lucido Marina, aggiungere, fra S. Lucia e S. Lucido Marina, S. Lucido / Re / 224 /

**Pag.** 19, cancellare l'asterisco di contro alla linea 224 Paola Cosenza e la corrispondente annotazione in calce.

## Ordine di servizio n. 216. (C.).

### Servizio cumulativo con la Società Varesina per imprese elettriche.

(Vedi ordini di servizio n. 111-1909, 171-1913 e 46-1914).

In seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della ferrovia Varese-Ghirla-Luino, ed all'estensione del servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli alla stazione di Bosco Valtravaglia (Molino d'Anna) della ferrovia stessa nonchè alle stazioni della linea Ghirla-Ponte Tresa, a principiare dal *1° agosto 1915*, pei trasporti in servizio cumulativo con la Società Varesina per Imprese elettriche, esercente dette ferrovie, saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.* — L'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze provvederà in tempo utile alla sostituzione, presso le stazioni e le Agenzie interessate, dei biglietti (che variano di prezzo) in servizio cumulativo con la ferrovia Varese-Ghirla-Luino ed alla fornitura dei nuovi biglietti per Bosco Valtravaglia.

In pari tempo provvederà alla fornitura dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno per il servizio cumulativo con la nuova linea Ghirla-Ponte Tresa che si dirama dalla ferrovia suddetta. Le relazioni stabilite per quest'ultimo servizio cumulativo sono le seguenti: da ciascuna delle nostre stazioni di Milano Centrale, Legnano, Busto Arsizio e Gallarate per tutte le stazioni della nuova linea, cioè: Marchirolo, Cugliate Fabiasco, Cadigliano Arbizzo Viconago e Ponte Tresa (e viceversa);

b) *Bagagli a tariffa ordinaria.* — Nel prospetto allegato al presente Ordine di servizio sono indicate le quote e le tasse minime da computarsi per conto della Società Varesina per Imprese elettriche pel trasporto dei bagagli in servizio cumulativo con la ferrovia Varese-Ghirla-Luino e la diramazione Ghirla-Ponte Tresa.

Tale prospetto annulla e sostituisce quello N. 29 di cui alla pag. 43 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 171/1913.

c) *Concessioni speciali XI e XX.* — Nell'allegato *B* al « Prontuario dei servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 » i prezzi relativi alle stazioni di Cunardo, Ganna e Ghirla di cui l'Ordine di servizio N. 46/1914, sono da sostituirsi con quelli seguenti:

| | Tariffa differenziale B 3ª classe (Colonna 7) | Tariffa speciale per operai 3ª classe (Colonna 8) |
|---|---|---|
| Cunardo . . . . . | L. 0.65 | L. 0.55 |
| Ganna . . . . . . | » 0.50 | » 0.45 |
| Ghirla . . . . . . | » 0.60 | » 0.50 |

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di servizio N. 216-1915.*

## 29 — Società Varesina per Imprese Elettriche.

**Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Varese alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | |
| Varese (Campo Fiori) | | 1.80 | 1.80 | 1.80 | 1.80 | 1.80 | 2.10 | 2.35 | 2.65 | 2.95 | 3.20 | 32.00 |
| Ganna | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 10.— |
| Ghirla | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.05 | 1.10 | 11.— |
| Cunardo | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.10 | 1.15 | 1.20 | 12.— |
| Bosco Valtravaglia (Molino d'Anna) | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.10 | 1.20 | 1.30 | 1.40 | 1.50 | 14.90 |
| Cugliate Fabiasco | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.05 | 1.10 | 1.20 | 1.25 | 12.40 |
| Marchirolo | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.10 | 1.15 | 1.25 | 1.30 | 12.90 |
| Cadigliano-Arbizzo-Viconago | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.05 | 1.15 | 1.25 | 1.35 | 1.40 | 13.90 |
| Ponte Tresa | | 1.— | 1.— | 1.— | 1.— | 1.10 | 1.20 | 1.30 | 1.45 | 1.55 | 1.65 | 16.40 |

N. B. — Nei prezzi e basi sopra indicati è compresa la sovratassa per il trasbordo a Varese.

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione ferrovia L. 1.00, funicolare L. 1.50.

## Ordine di servizio n. 217. (C.).

### Servizio cumulativo con la Ferrovia Santhià-Biella e con le ferrovie economiche Biellesi. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 1°. agosto 1915, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della ferrovia Santhià-Biella e delle Ferrovie Economiche Biellesi, pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie stesse saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria con biglietti a destinazione fissa.*

L'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze, provvederà in tempo utile alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed Agenzie interessate.

b) *Viaggiatori a tariffa ordinaria con biglietti a percorso facoltativo.*

Nel prospetto allegato N. 1 al presente Ordine di servizio sono indicati i nuovi prezzi da computarsi per il percorso della ferrovia Santhià-Biella nel rilascio dei biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo per adulti e per ragazzi. Tale prospetto sostituisce quello N. 3 di cui alla pagina 9 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 171/1913.

c) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nessuna variante vengono a subire le quote e le tasse minime relative al percorso sulla Ferrovia Santhià-Biella pel trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi a tariffa ordinaria.

Subiscono invece qualche modificazione le quote relative al percorso sulle ferrovie Economiche Biellesi come dal prospetto allegato N. 2 al presente Ordine di servizio. Questo prospetto sostituisce pertanto quello di cui alla pag. 10 dell'allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 171/1913.

d) *Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori.*

*Nell'Allegato B* al « Prontuario dei servizi cumulativi con le « Ferrovie Secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli « in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti « militari, edizione 1° luglio 1913 », tutti i prezzi per i viaggiatori relativi alle stazioni della ferrovia Santhià-Biella sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato N. 3 al presente Ordine di servizio.

I prezzi per i bagagli a tariffa ridotta restano invariati.

Le stazioni e le Agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli all'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere in seguito nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

e) *Biglietti d'abbonamento in servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella.*

I prospetti allegato N. 1 ed allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 57/1913 indicanti le quote devolute alla ferrovia Santhià-Biella per i biglietti d'abbonamento ordinari e speciali in servizio cumulativo, sono sostituiti dal prospetto *allegato N. 4* al presente Ordine di servizio.

f) *Trasporti di merci a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella.*

La metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni della ferrovia Santhià-Biella sarà da computarsi:

1) *pei trasporti senza vincolo di peso*:

— in L. 1,0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

— in L. 0,62475 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

2) *pei trasporti a carro completo da tassarsi con le tariffe speciali vigenti sulla Rete dello Stato*:

— in L. 0,7905 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

— in L. 0,62475 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

— in L. 0,2805 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111 serie *E*);

3) *pei trasporti a tariffa militare*:

— in L. 0,52275 per tonnellata.

I diritti fissi delle tariffe speciali della ferrovia Santhià-Biella, contenute nell'apposito fascicolo — edizione 1911 — saranno da modificarsi come segue:

quello di L. 1,50 in L. 1,551 per tonnellata
» » » 1,236 » » 1,2615 » »
» » » 1,20 » » 1,2255 » »

Nel secondo capoverso dell'art. 3 delle Condizioni per l'applicazione delle dette tariffe speciali (pag. 3 del citato fascicolo) le parole « saranno soggette all'intero diritto fisso, diminuito di L. 0,50 » dovranno essere sostituite con quelle « saranno soggette all'intero diritto fisso diminuito dell'importo di L. 0,4845 per tonnellata ».

Nella nota (1), infine, alla tariffa speciale N. 8 (pag. 11 del ripetuto fascicolo) alle parole « contro rimborso di L. 0,51 per ogni operazione » saranno da sostituire quelle « contro rimborso di L. 0,4845 per tonnellata e per ogni operazione ».

Le disposizioni del presente punto *f*) avranno effetto per le spedizioni accettate dal 1° agosto 1915 in poi.

In relazione a quanto precede, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » devono essere fatte le seguenti varianti:

nella nota (1) a pag. 70 sopprimere le parole « N. 310 del 13 aprile 1914 »;

a pag. 71, dopo il primo capoverso del punto « Diritto fisso » aggiungere quanto risulta dall'allegato N. 5 al presente Ordine di servizio;

alla stessa pag. 71, nel primo capoverso del punto « Carico e scarico » alle parole « verso abbuono della quota di L. 0,51 » sostituire quelle « verso abbuono della quota di L. 0,4845 »;

nel terzo capoverso del punto stesso alle parole « diminuito però della quota di L. 0,50 » sostituire quelle « diminuito però della quota di L. 0,4845 ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato N. 1 all'Ordine di servizio N. 217-1915.*

## 3. — Ferrovia Santhià-Biella.

**Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli da e per tutte le stazioni della Rete dello Stato.**

### VIAGGIATORI.

**QUOTE unitarie dei biglietti di corsa semplice relative al percorso sulla Ferrovia Santhià-Biella.**

| Da | A | Chilometri | PREZZI | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Adulti | | | Ragazzi | | |
| o viceversa | | | I classe | II classe | III classe | I classe | II classe | III classe |
| Santhià | Salussola . . . . . | 12 | 1.45 | 1.10 | 0.75 | 0.75 | 0.55 | 0.40 |
| » | Vergnasco . . . . | 17 | 2.05 | 1.55 | 1.05 | 1.05 | 0.80 | 0.55 |
| » | Sandigliano . . . . | 21 | 2.55 | 1.90 | 1.30 | 1.30 | 0.95 | 0.65 |
| » | Candelo . . . . . | 24 | 2.90 | 2.15 | 1.45 | 1.45 | 1.10 | 0.75 |
| » | Biella . . . . . . . | 30 | 3.60 | 2.70 | 1.80 | 1.80 | 1.35 | 0.90 |

*Allegato N. 4 all'Ordine di servizio N. 217-1915.*

**Prezzi per gli Abbonamenti Ordinari** (*bollo compreso*)
**sulla Ferrovia Santhià-Biella.**

| PERCORSO | Km. | MESI | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| | | PRIMA CLASSE | | | | | | | | | | | |
| anthià-Salussola . . | 12 | 39.25 | 58.90 | 79.50 | 98.1[illegible] | 118.70 | 138.30 | 157.95 | 177.55 | 198.15 | 2[illegible]0.75 | 237.40 | 257.00 |
| » Candelo. . . | 24 | 60.80 | 91.25 | 121.65 | 152.05 | 182.45 | 212.85 | 244 25 | 273.70 | 305 10 | 3[illegible]4 50 | 365.90 | 395.35 |
| » Biella . . . | 30 | 67 70 | 100.05 | 134.40 | 16[illegible].75 | 202.10 | 235.45 | 269.75 | 302.1[illegible] | 3[illegible]6 [illegible]0 | 369.[illegible]5 | 404.15 | 437.50 |
| | | SECONDA CLASSE | | | | | | | | | | | |
| n thià-Salussola . . | 12 | 25.50 | 38.[illegible]5 | 51.0[illegible] | 63.75 | 76.50 | 90.25 | 103.00 | 115.75 | 128.50 | 141.25 | 154.00 | 166.75 |
| » Candelo. . . | 24 | 42.20 | 61.80 | 83.40 | 104.00 | 125.55 | 146.20 | 166.75 | 187.35 | 208 95 | 228.55 | 250.15 | 270.75 |
| » Biella . . . | 30 | 48.05 | 71.60 | 96.15 | 119.70 | 141.20 | 167.75 | 192.25 | 215.80 | 240.35 | 263.90 | 288.40 | 311.95 |
| | | TERZA CLASSE | | | | | | | | | | | |
| nthià-Salussola . . | 12 | 19.60 | 28 45 | 38.25 | 48.05 | 57.85 | 67.70 | 76.50 | 96.30 | 96.15 | 105 95 | 115.75 | 125.55 |
| » Candelo. . . | 24 | 30.40 | 45.10 | 59.85 | 74.55 | 90.25 | 104 95 | 119.70 | 134.40 | 150.10 | 164.80 | 179.50 | 194.25 |
| » Biella . . . | 30 | 33.35 | 50.05 | 66.70 | 83.40 | 99.10 | 116.75 | 132.45 | 150.10 | 165.80 | 182.45 | 199.15 | 215.80 |

**Prezzi pei Biglietti di Abbonamento speciale** (*bollo compreso*)
**sulla Ferrovia Santhià-Biella.**

| PERCORSO | Km. | 15 giorni | 1 mese | 3 mesi | 1 anno |
|---|---|---|---|---|---|
| | | PRIMA CLASSE | | | |
| anthià-Salussola . . . . | 12 | 13.75 | 27.45 | 55.65 | 179.90 |
| » Candelo. . . . . | 24 | 21.30 | 42.55 | 85.20 | 276.75 |
| » Biella. . . . . | 30 | 23.70 | 47.40 | 94.05 | 306.30 |
| | | SECONDA CLASSE | | | |
| anthià-Salussola . . . . | 12 | 8.95 | 17.85 | 35.75 | 116.75 |
| » Candelo . . . . . | 24 | 14.75 | 29.55 | 58.35 | 189.55 |
| » Biella. . . . . | 30 | 16.85 | 33.70 | 67 30 | 218.40 |
| | | TERZA CLASSE | | | |
| nthià-Salussola . . . . | 12 | 6.85 | 13.75 | 26.80 | 87.90 |
| » Candelo. . . . . | 24 | 10.70 | 21.30 | 41.90 | 125.95 |
| » Biella . . . . . | 30 | 11.70 | 23.40 | 46.70 | 151.05 |

*Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 217-1915.*

*(Da aggiungere a pag.* 71 *del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza — edizione* 1° *aprile* 1915 *— dopo il primo capoverso del punto « Diritto fisso »).*

La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Santhià-Biella è da computarsi:

1) *per i trasporti senza vincolo di peso*:

— in L. 1,0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

— in L. 0,62475 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

2) *per i trasporti a carro completo da tassarsi con le tariffe speciali vigenti sulla Rete dello Stato*:

— in L. 0,7905 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

— in L. 0,62475 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

— in L. 0,2805 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111 serie *E*).

## Ordine di servizio n. 218. (C. M.).

### Esercizio delle linee ferroviarie di nuova occupazione, oltre il vecchio confine italo-austriaco.

Alla graduale riattivazione del servizio nelle stazioni delle linee occupate oltre il vecchio confine italo-austriaco, per quanto riguarda le tariffe e le condizioni di trasporto, si provvederà come in appresso:

VIAGGIATORI.

*a) Viaggi fra stazioni delle linee situate nei territori occupati* (servizio locale).

Per tali viaggi si manterranno provvisoriamente i prezzi praticati dalle ferrovie austriache, ridotti in lire italiane.

Le anzidette stazioni verranno fornite degli occorrenti biglietti a serie fissa — nei modelli e colori nazionali usati nel servizio interno italiano — di corsa semplice a tariffa intera ed a mezza tariffa per ragazzi dai 4 ai 10 anni.

Le case cantoniere verranno invece provvedute dei relativi biglietti speciali a fascicolo.

Le stazioni saranno provviste anche di bollettari, Mod. Ci 203, da rilasciarsi, in luogo dei biglietti a destinazione fissa, in quanto questi ancora non esistessero per altre stazioni pure occupate e riaperte all'esercizio.

Nel limite del servizio fra le stazioni oltre il vecchio confine i bollettari Mod. Ci 203, serviranno anche per le riscossioni suppletorie, per regolarizzazioni di viaggio, cambiamento di classe, ecc., ecc.

*b) Viaggi dalle stazioni occupate alle stazioni situate entro il vecchio confine italiano e viceversa, nonchè fra stazioni si-*

*tuate in differenti zone occupate e collegate fra loro con percorso in transito sulle linee interne italiane.*

Per l'effettuazione di tali viaggi si distribuiranno biglietti diretti a destinazione fissa per le relazioni previste dalla tariffa del servizio franco-italo-austro ungarico per viaggiatori e bagagli - edizione 1° luglio 1913 - e dal relativo supplemento 1° novembre 1914.

Detti biglietti verranno sostituiti con altri corrispondenti dei colori nazionali, ma rimarranno loro assegnati il prezzo — in lire italiane — la validità e le condizioni di uso risultanti dalla suddetta tariffa internazionale.

I prezzi dei biglietti per i viaggi fra stazioni situate su due differenti zone occupate — che sono indicati nella tariffa in valuta di corone — verranno ridotti in lire italiane.

Non sarà ammesso, fino a diversa disposizione, il rilascio dei biglietti facoltativi, salvo che per l'applicazione delle *Concessioni speciali A*, *B* e *C* e pei trasporti militari di cui in appresso.

### Bagagli, cani, ecc.

*a*) *Trasporti fra stazioni delle linee situate nei territori occupati* (servizio locale).

Si applicheranno le relative tariffe ordinarie delle Ferrovie dello Stato.

*b*) *Trasporti dalle stazioni occupate alle stazioni situate entro il vecchio confine italiano e viceversa, nonchè fra stazioni situate in differenti zone occupate e collegate fra loro con percorso in transito sulle linee interne italiane.*

Rimarranno ferme per tali relazioni le corrispondenze e le tasse, in lire italiane, risultanti dalla suddetta tariffa del servizio diretto franco-italo-austro ungarico per viaggiatori e bagagli.

Tanto pei trasporti indicati sub *a*), quanto per quelli sub *b*), si dovrà fare uso del bollettario Mod. Ci 262.

### MERCI, VEICOLI, ECC.

*a) Trasporti fra stazioni delle linee situate nei territori occupati* (servizio locale).

Si applicheranno le tariffe interne italiane delle Ferrovie dello Stato.

*b) Trasporti dalle stazioni occupate alle stazioni situate entro il vecchio confine italiano e viceversa.*

È mantenuta l'applicazione dei prezzi risultanti dalle tariffe dirette talo-austro ungariche.

I trasporti in partenza da stazioni poste nei territori occupati, *non figuranti* nell'elenco delle stazioni, di cui al fascicolo 1 della parte II A delle tariffe italo-austro ungariche, saranno appoggiati, per la rispedizione, alla prossima stazione della zona occupata che risulta ammessa al servizio diretto.

Pel tratto dall'originaria stazione di partenza a quella di rispedizione si applicheranno le tariffe interne italiane delle Ferrovie dello Stato e, pel rimanente percorso, le tariffe dirette.

I trasporti in senso inverso, avranno luogo con applicazione dei prezzi del servizio diretto sopra menzionato fino alla stazione *ammessa* della zona occupata più vicina alla stazione destinataria *non ammessa;* e la rispedizione avrà luogo, per quest'ultimo tratto, in base alle tariffe interne italiane delle Ferrovie dello Stato.

I trasporti che eventualmente avessero luogo da una qualunque delle stazioni occupate ad altra pure occupata, a traverso i vecchi confini (per esempio da Ala a Cormons) si potranno effettuare con appoggio ad una qualunque stazione intermedia italiana, ammessa al servizio diretto.

Rispetto alle stazioni di rispedizione non dovrà essere, in tal caso, computata alcuna quota di diritto fisso o di transito.

Per questi trasporti appoggiati per la rispedizione di ufficio, tanto in un senso, quanto nell'altro, e che dovessero effettuarsi in porto affrancato, dovrà farsi uso della nota di affrancazione Mod. Ci 461 valevole per le ferrovie italiane.

Per i trasporti che, in partenza da stazioni entro il vecchio confine italiano, si volessero eseguire a P. V. A. dovrà indicarsi

dagli speditori sulla lettera di porto Mod. Ci 103 il modo di inoltro scelto (P. V. o G. V.) per il tratto dal vecchio confine alla stazione destinataria.

---

Tanto pei trasporti citati sub *a*), quanto per quelli citati sub *b*) si dovrà sempre far uso della nota di spedizione o della lettera di porto, valevole per il servizio interno delle Ferrovie dello Stato.

### Concessioni speciali.

Tanto nel servizio locale fra stazioni delle linee situate nei territori occupati, quanto per il servizio fra le stazioni entro il vecchio confine e le stazioni occupate, quanto infine fra stazioni situate in differenti zone occupate e collegate fra loro, con percorso in transito sulle linee interne italiane, sono ammessi i viaggi e i trasporti di bagagli e merci per le sole concessioni speciali A, B e C e quelli in base al Regolamento per i trasporti militari. Beninteso pei viaggi e pei trasporti fra le stazioni entro il vecchio confine e le stazioni occupate, i prezzi sono da computarsi sulla distanza complessiva.

I trasporti dei viaggiatori sono da effettuarsi usando il biglietto speciale Mod. Ci 201.

---

*Tutte le disposizioni del presente Ordine di Servizio saranno da attuarsi, per ora, solamente per le stazioni occupate o da occupare oltre i vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons, delle quali l'esercizio è affidato alle Ferrovie dello Stato.*

*Per le stazioni occupate o da occupare oltre il vecchio transito di Cervignano, si farà seguito con altro Ordine di Servizio.*

## Contabilità.

I. — *Disposizioni riguardanti le stazioni delle linee situate nei territori occupati.*

Le dette stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nell'apposito « *Sunto delle Norme contabili* » (edizione giugno 1915), che qui si riassumono brevemente:

### A — *Viaggiatori.*

Per la tenuta in evidenza dei biglietti venduti si farà uso:

*giornalmente*: dello scartafaccio, Mod. Ci 209 e del conto corrente Mod. Ci 301 o Ci 436;

*cinquinalmente*: dei riassunti dei biglietti distribuiti Mod. Ci 213 e Ci 213-A.

*mensilmente*: del riepilogo generale Mod. Ci 212 e del prospetto del debito e del credito, Mod. Ci 307. A fine mese, le contabilità Mod. Ci 213, Ci 213-A, Ci 212 e Ci 307, sono da rimettersi al *Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze.*

### B. — *Bagagli.*

Per l'effettuazione delle spedizioni di bagaglio serve il bollettario Mod. Ci 262 (a decalco) da tenersi separato per servizio locale e servizio oltre il vecchio confine.

Giornalmente è da tenersi il conto corrente Mod. Ci 209 o Ci 436 ed il riassunto Mod. Ci 265 destinato al Controllo predetto.

Per i bagagli in deposito serve il bollettario Mod. Ci 266 e l'elenco Mod. Ci 267 e relativo riepilogo; gli elenchi Mod. Ci 267 ed il prospetto del debito e del credito Mod. Ci 307 sono da rimettersi mensilmente al *Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze.*

### C. — *Merci.*

Per le merci, dovranno essere tenuti distinti i trasporti del servizio locale da quelli del servizio oltre il vecchio confine, scritturandoli in separati registri delle spedizioni e degli arrivi, Modelli Ci 401 e Ci 402.

Analogamente, saranno da compilarsi separati riassunti delle spedizioni, degli arrivi, riepiloghi e prospetti del debito e del credito e precisamente:

*a)* pel servizio locale: i Mod. Ci 414, Ci 415, Ci 416, Ci 417 e Ci 418;

*b)* pel servizio oltre il vecchio confine: i Mod. Ci 424, Ci 425, Ci 426 e Ci 427.

Però i trasporti in base alle Concessioni speciali A e B ed al Regolamento trasporti militari sono da considerarsi sempre in servizio interno, quindi anche quando siano eseguiti da o per oltre il vecchio confine, e per conseguenza da comprendersi nei registri e riassunti del servizio locale.

A fine di ogni quindicina i riassunti del servizio locale saranno da trasmettersi al *Controllo merci interno di Verona;* quelli del servizio da o per oltre il vecchio confine al *Controllo merci cumulativo internazionale di Torino.* Alla contabilità della 2ª quindicina di ogni mese vanno allegati ai riassunti anche i relativi riepiloghi e prospetti del debito e del credito precitati.

Le schede degli assegni pagati e relativi bollettini di riconoscimento, scortati dall'elenco, Mod. Ci 457 e dal prospetto del debito e del credito, Mod. Ci 437 sono da rimettersi, a fine mese, all'*Ufficio assegni e statistica merci in Torino.*

A tenere in evidenza giornalmente debito, credito, rimanenza e versamento serve il conto corrente Mod. Ci 436.

### D. — *Capo stazione.*

Il Capo stazione dovrà tenere il conto corrente riassuntivo Mod. Ci 501 per registrarvi i versamenti giornalieri delle gestioni e chiuderlo a fine mese, in base ai singoli prospetti del debito e del credito e dei conti correnti delle gestioni.

Per la periodicità dei versamenti alla Cassa di Milano, ogni singola stazione riceverà disposizioni dal Servizio Ragioneria.

A fine mese è da compilarsi il conto corrente, Mod. Ci 502, desumendo le relative cifre di debito, di credito e rimanenza dal conto corrente Mod. Ci 501, e da inviarsi all'*Ufficio contabilità dei prodotti in Firenze.*

IV. — *Disposizioni riguardanti tutte le stazioni della rete situate entro i vecchi confini.*

Per i trasporti da e per le nuove stazioni poste oltre i vecchi confini, da effettuarsi coi documenti di trasporto del servizio interno, senza presentazione di alcuna dichiarazione doganale, ma da tassarsi coi prezzi della tariffa italo-austro ungarica e per i quali non occorre più la compilazione dei fogli di via, si dovranno tenere separati registri delle spedizioni e degli arrivi, e quindi compilare anche separati riassunti del servizio cumulativo internazionale e da intestarsi « *Servizio oltre i vecchi confini* ».

Le relative contabilità sono da rimettersi, insieme alle altre riflettenti il servizio internazionale, *al Controllo merci cumulativo di Torino.*

---

Le stazioni delle zone occupate saranno fornite dei biglietti e dei bollettari per bagagli a cura dell'*Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli in Firenze* e delle tariffe, distanze polimetriche, prontuari, stampati contabili, ecc. a cura dell'*Ufficio contabilità dei prodotti in Firenze.*

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di servizio N. 218-1915.*

**ELENCO delle stazioni situate oltre il vecchio confine riaperte all'esercizio ed alle quali sono finora applicabili le disposizioni del presente Ordine di servizio.**

| Amministrazione ferroviaria | Nome della stazione | Servizi cui è abilitata | Distanza dal vecchio confine Km. |
|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | *Borghetto* | *Casa Cantoniera* | 3 |
| | Avio | V.-B.-G.-V.-P.-V. | 8 |
| | Ala | V.-B.-G.-V.-P.-V. | 11 |
| | Tezze | V.-B.-G.-V.-P.-V. | 1 |
| | Grigno | V.-B.-G.-V.-P.-V. | 6 |
| | Cormons | V.-B. G. V.-P.-V. | 3 |

**Ordine di servizio n. 219.** (M. e C.).

**Trasporti di materie pericolose e nocive.**

I. - *Ammissione ai trasporti di liquidi infiammabili in serbatoi.*

La stazione di Giarre Riposto è stata ammessa ai trasporti per conto del pubblico di liquidi infiammabili delle categorie 8ª e 9ª in carri serbatoi: le stazioni di Chioggia, Fornovo Taro, Loreo e Roma Trastevere sono state abilitate agli stessi trasporti per conto rispettivamente della « Distilleria di Cavarzere, della Società Petrolifera Italiana, della Società Adria e della Società Nafta; infine la stazione di Monopoli è stata ammessa ai trasporti in partenza a carro completo di petrolio in lattoni comuni prismatici sotto l'ossersanza delle condizioni stabilite dagli ultimi due capoversi della nota (1) all'art. 7 dell'Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle Tariffe, pubblicata con l'Ordine di servizio N. 132/1914.

In relazione a quanto sopra saranno da praticarsi opportune aggiunte nella nota a pag. 23 e negli allegati *D* ed *E* dell'Istruzione suddetta.

II. - *Ritorno gratuito dei copertoni privati.*

Con riferimento al comma *d*) delle condizioni comuni alle categorie 12ª, 13ª e 14ª (alleg. 9 alle tariffe e condizioni pei trasporti) si avverte che gl'involti impermeabili dei privati, che hanno servito ad involgere i colli di materie esplosive, sono ammessi al trasporto gratuito nel ritorno sotto l'osservanza delle prescrizioni dell'art. 115 delle Tariffe.

Il presente Ordine di servizio annulla e sostituisce quello N. 287/1913.

*Distribuito agli agenti delle classi* 2, 3, 4, 5, 9, 14, 15 *ed ai guarda-magazzino e ai capi squadra alle merci.*

---

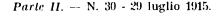
## Ordine di servizio n. 220. (M. T. V.).

### Lubrificazione dei veicoli con boccole ad olio (1) nelle stazioni prive di personale addetto all'untura.

Nelle stazioni ove non risiede personale del Servizio Veicoli incaricato di eseguire l'untura dei veicoli, è fatto obbligo agli agenti del Movimento di accertarsi che i veicoli destinati a comporre i treni aventi origine nelle stazioni stesse o ad essere aggiunti ai treni di transito, abbiano le boccole sufficientemente fornite di lubrificante, provvedendo, in caso contrario, alla loro rifornitura.

I Capi Stazione, a mezzo del dipendente personale di fatica, ed i Capi Conduttori, a mezzo dei guardafreni e dei frenatori, faranno gli accertamenti di cui sopra e saranno tenuti responsabili dei riscaldi che si verificassero ai veicoli messi in partenza dalle suaccennate stazioni, per causa accertata di mancata o deficiente lubrificazione.

Se la stazione è sprovvista della materia occorrente per l'eventuale lubrificazione, ne farà richiesta al macchinista del treno il quale la soddisferà immediadatamente dietro rilascio di regolare ricevuta datata e firmata dal Capo Stazione o da chi per esso. In tale ricevuta, oltre la natura e la quantità del lubrificante, dovranno essere indicate la serie ed il numero del veicolo o dei veicoli pei quali il lubrificante deve servire.

---

(1) I veicoli con lubrificazione a grasso sono oramai ridotti a proporzioni minime e prossimi a scomparire. Siccome i macchinisti non sono forniti di grasso, così le disposizioni del presente ordine di servizio valgono per i veicoli con boccole a grasso solo in quanto le stazioni di cui si tratta abbiano eccezionalmente scorta di tale materia.

La ricevuta che il macchinista al ritorno in residenza consegnerà al proprio Capo Deposito, dovrà essere da questi vistata e rimessa alla Squadra Rialzo o al posto di verifica locale per la pronta restituzione in natura della quantità di lubrificante segnata nel documento.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 221. (C.).

### Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione, Gottardo e Tirano.

(Vedi Ordine di servizio N. 190-1913).

Col 1° agosto 1915 entra in vigore un III supplemento alla tariffa del servizio diretto qui sopra indicato — edizione 1° luglio 1913 — citata al punto 4° dell'Ordine di servizio N. 190/1913.

Con detto supplemento vengono modificati i prezzi dei biglietti di andata e ritorno esistenti nel servizio di cui trattasi, in seguito all'aumento delle quote per le percorrenze svizzere.

I nuovi prezzi annullano quelli che figuravano, per le relative corrispondenze, nell'elenco fornito coll'Ordine di servizio Numero 339/1914 (Capo II-B).

Alla correzione, o sostituzione dei biglietti in parola viene provvisto, come di solito, dall'Ufficio 2° (Affari diversi viaggiatori e bagagli) di Firenze.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 222. (C.).

### Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia, via Ventimiglia, Moncenisio e Sempione.

(Vedi Ordine di servizio N. 190-1913).

Col 1° agosto 1915 viene attivata una nuova tariffa per il servizio diretto qui sopra indicato, la quale annulla e sostituisce quella in data 1° luglio 1913, citata al punto 1° dell'Ordine di servizio N. 190-1913.

Colla tariffa stessa si istituiscono alcune nuove relazioni e si modificano taluni prezzi dei biglietti, come delle tasse estere per bagagli, specialmente in conseguenza dell'apertura all'esercizio della linea da Vallorbe a Frasne e di un cambiamento d'itinerario fra Modane e Parigi (St. Amour).

I prezzi contenuti nella nuova tariffa annullano quelli che figuravano per le relative corrispondenze nell'elenco generale dei prezzi dei biglietti distribuito coll'Ordine di servizio N. 339-1914 (Capo II-B).

Alla fornitura dei nuovi biglietti ed alla correzione o sostituzione di quelli modificati viene provvisto, come di solito, dall'Ufficio 2° (Affari diversi viaggiatori e bagagli) di Firenze.

Le stazioni interessate debbono poi richiedere al competente Magazzino stampe le etichette bagagli occorrenti, sia per le relazioni nuove ammesse dalla tariffa in parola, sia per sostituirle a quelle delle relazioni già ammesse, ma il cui istradamento risulti cambiato secondo la tariffa stessa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

## Ordine di servizio n. 223. (C.).

### Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi ordine di servizio N. 94-1915).

Col 1° agosto 1915 la tariffa locale n. 217 p. v. serie B, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Calenzano e di Pontassieve ed in destinazione di Livorno Marittima, coi rispettivi prezzi di L. 4,6960 e L. 5,0585 per tonnellata.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella suddetta serie di tariffa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 224. (M.).

### Modificazione al nome della stazione di Capranica della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

(Vedi Ordine generale n. 8-1908).

La stazione di Capranica, della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, esercitata dalla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, assumerà, dal giorno 1° agosto 1915, la denominazione di Capranica-Sutri.

Conforme modificazione dovrà apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915), nel « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari » (edizione 1° luglio 1913), ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

---

**Ordine di servizio n. 225.** (M. e C.).

**Servizio cumulativo con il tronco Fano-Fossombrone della Ferrovia Fano-Fermignano.**

Di conformità ad accordi intervenuti con la Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Fano-Fermignano, a partire dal 1° agosto 1915 viene attivato, per il transito di Fano, il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato ed il tronco Fano-Fossombrone della predetta ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni, di cui in appresso:

DISPOSIZIONI GENERALI.

1°) *Innesto del tronco Fano-Fossombrone con le F. S.* — Il tronco Fano-Fossombrone della Ferrovia Fano-Fermignano s'innesta con la rete dello Stato nella stazione di Fano, la quale diventa per ciò comune con la ferrovia su accennata. Nella detta stazione l'Amministrazione delle F. S. eseguisce quindi il servizio anche nell'interesse e per conto della Ferrovia Fano-Fermignano.

2°) *Estensione del servizio cumulativo.* — Salvo le limitazioni, di cui al punto 8, per i trasporti dei viaggiatori, ed al punto 13, pei trasporti di bagagli, cani e velocipedi, le stazioni interne del tronco Fano-Fossombrone sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V. a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle F. S., comprese quelle delle linee in esercizio speciale e delle linee complementari sicule esercitate dalle F. S.

Il servizio cumulativo ha pure effetto con le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno e Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò C.

3°) *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla stazione comune di transito.

4°) *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso separato di ciascuna Amministrazione sono le seguenti:

*a*) per la *Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

*b*) per il tronco *Fano-Fossombrone*: le tariffe generali e speciali *e relative condizioni* della Rete dello Stato con l'imposta erariale del 13 % per i trasporti a G. V. e del 2 % pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., e con le sopratasse e gli aumenti di cui le leggi N. 310 del 13 aprile 1911, N. 641 del 19 giugno 1913 e N. 742 del 23 luglio 1914.

I prezzi delle tariffe N. 1 ed 11 G. V. sono stabiliti in L. 0,30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e in L. 4,50 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg.

5°) *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909 e relative appendici) » ed il « Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1911 e successive modificazioni) » saranno applicabili, in servizio cumulativo, anche sul percorso del tronco Fano-Fossombrone in tutte le loro prescrizioni e modalità, ferma restando la applicazione delle tasse di trasporto per le percorrenze separate di ciascuna Amministrazione.

Per il percorso sul tronco Fano-Fossombrone dovranno essere applicati i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13% e del 2 % con le sopratasse e gli aumenti di cui le leggi N. 310 del 13 aprile 1911, N. 641 del 19 giugno 1913 e N. 742 del 23 luglio 1914.

I prezzi pei trasporti di viaggiatori e bagagli, da riscuotersi per il percorso del tronco Fano-Fossombrone risultano dal prospetto « allegato B » al presente Ordine di servizio.

6°) *Elenco delle stazioni del tronco Fano-Fossombrone; relative distanze dal transito di Fano; servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni del tronco Fano-Fossombrone, le relative distanze dal transito di Fano, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « allegato A » al presente Ordine di servizio ».

## Trasporti di viaggiatori.

7°) *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice per adulti e per ragazzi e con biglietti di andata-ritorno risultano dal prospetto « allegato C », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione.

Il servizio cumulativo per i viaggiatori fruenti delle riduzioni portate dalle concessioni speciali e dal regolamento pei trasporti militari è ammesso fra le stazioni del tronco Fano-Fossombrone, indicate nell'allegato su accennato, e tutte quelle delle ferrovie dello Stato, ammesse al rilascio dei relativi biglietti.

8°) *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni del tronco Fano-Fossombrone.

Per il trasporto dei ragazzi sono da rilasciarsi, tanto dalle stazioni F. S. quanto da quelle del tronco Fano-Fossombrone, biglietti a percorso facoltativo (Mod. C-I 203-A).

9°) *Rilascio e validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni del tronco Fano-Fossombrone devono portare un bollo a secco, indicante la data di distribuzione ed il numero della corsa, e sono validi per proseguire dalla stazione di transito di Fano col treno coincidente delle ferrovie dello Stato che sia della

categoria ed abbia vetture della classe portata dai biglietti. Salve le limitazioni e le esclusioni risultanti dall'orario ufficiale.

I biglietti cumulativi rilasciati dalle stazioni della rete dello Stato sono pur essi validi per proseguire dalla stazione di Fano col treno coincidente della Ferrovia suddetta.

Per l'uso e la validità dei biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo valgono le norme dell'allegato 4 alle tariffe in vigore sulla rete dello Stato.

10°) *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia ovuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI, VELOCIPEDI E GIORNALI.

11°) *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i bagagli (a tariffa ordinaria), per i cani e per i velocipedi sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori, di cui al punto 7.

12°) *Registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi.* — La registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi si fa come per i trasporti in servizio interno, con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13°) *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse par il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione, con applicazione della tassa minima di L. 0,75 per spedizione tanto per il percorso sulle Ferrovie dello Stato che per quello sul tronco Fano-Fossombrone.

Per i percorsi su quest'ultima ferrovia sono da applicarsi per i bagagli a tariffa ordinaria, per i cani e per i velocipedi le quote, di cui « all'allegato D » al presente Ordine di servizio.

14°) *Penalità ed introiti suppletori.* — Valgono in proposito anche per il trasporto dei bagagli trasportati nelle carrozze, le disposizioni risultanti dal punto 10 del presente Ordine di servizio.

15°) *Giornali.* — Il servizio cumulativo per i trasporti di giornali è ammesso fra tutte le stazioni delle F. S. e quelle del tronco Fano-Fossombrone con applicazione sul percorso del tronco stesso della tassa minima di L. 0,35 per spedizione.

TRASPORTI A G. V., A P. V. ACC. ED A P. V. ORD.

16°) *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso salve le limitazioni di cui al prospetto « allegato A » per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande che a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi quest'ultime esclusivamente a grande velocità.

17ª) *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dai mittenti la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

18°) *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni, nella misura seguente: per metà a fa-

esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

25°) *Spedizioni da e per le Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla ferrovia Fano-Fossombrone e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la stazione di Fano oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria, da cui se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Fano e quella estera partecipante alla convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

*a*) se il trasporto proviene dall'estero, con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione comune di Fano, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della ferrovia Fano-Fossombrone e ciò anche se il trasporto ha luogo, per il percorso contemplato dalla convenzione di Berna, in base alle tariffe interne estere e italiane;

*b*) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Fano-Fossombrone ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Fano, che ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, sia in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia), sia in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla lettera di vettura.

I trasporti esclusi dalla convenzione di Berna e quelli, per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Fano-Fossombrone, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro, siccome le ferrovie estere non si prestano

ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Per i trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Fano o al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Fano e i transiti di confine si atterranno alla disposizioni in proposito contenute nella istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero (edizione 1° gennaio 1913).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione, dovuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle tariffe e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

26°) *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero, in seguito, ad una stazione che fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta, senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle spese caricate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione, alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce, ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese, di cui il

trasporto fosse caricato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito a quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

27°) *Scambio ed uso del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — È ammesso il passaggio in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione dei carri, dei copertoni e degli attrezzi di carico alle condizioni portate dalla apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie italiane concesse all'industria privata.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti, per essere ammesso a circolare sulla linea Fano-Fossombrone, dovrà avere un peso per asse non superiore a ton. 14,5 e una massima base rigida di m. 6 per i carri a due assi, di m. 5 per quelli a tre assi ed illimitata per quelli a carrelli o portanti il segno ←o→

La sagoma limite dovrà essere quella normale modificata secondo il « gabarit passe-partout » giusta il decreto ministeriale 8 luglio 1914.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V., i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra, purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società concessionaria e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle ferrovie dello Stato, se diretti alle linee di qceste ultime.

I carri della ferrovia Fano-Fossombrone sono contrassegnati dalla sigla F. T. P. ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Fano, per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di servizio N. 111-1914 circa gli avvisi M. 99 pei carri di altre Amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'Ufficio Materiale mobile di Roma.

I copertoni e gli attrezzi di carico delle due Amministrazioni possono essere restituiti sciolti o impiegati su carri carichi.

I carri della Ferrovia Fano-Fossombrone potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette ad una stazione della ferrovia stessa.

È vietato utilizzare con bestiame e con merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sengue, concimi, ecc., i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

27°) *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed. occorrendo, alla disinfezione dei veicoli, che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Fano deve essere accertato in contraddittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed, ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse tanto pei carri di ritorno dalla Ferrovia Fano-Fossombrone quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

Nel caso di carri vuoti non puliti di ritorno dalla ferrovia Fano-Fossombrone, la stazione di Fano deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, conforme all' « allegato A » all'Ordine di servizio N. 111-1914, da inviarsi all'Ufficio Materiale mobile in Roma.

Per i carri carichi restituiti, in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento dell'effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione, in cui si effettua il completo carico, compilando e trasmettendo, se del caso, il verbale di accertamento, come sopra è detto.

La stazione di Fano deve altresì accertare e segnalare, nei modi su esposti, i casi in cui dalla ferrovia corrispondente siano stati utilizzati, per il trasporto di bestiame o di merci infettanti, carri F. S. od assimilati che non ammettono tale qualità di carico.

29°) *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo, provenienti da stazioni interne della Ferrovia Fano-Fossombrone, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Fano, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia Fano-Fossombrone, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

30°) *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza, che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo tra la Rete dello Stato e la Ferrovia Fano-Fossombrone e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

31°) *Gestione contabile al transito.* — La stazione di Fano F. S., come stazione di transito con la Ferrovia Fano-Fossombrone, dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nell'istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito, di cui agli Ordini di servizio N. 160-1909 e N. 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni, che venissero al riguardo impartite dai competenti controlli.

---

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di servizio, valgono le norme e condizioni generali, che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

---

In base a quanto è detto nel presente Ordine di servizio e relativi allegati, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » si dovrà:

a pag. 4, nell'indice delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, fare la seguente aggiunta:

« Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane » - Esercizio della linea Fano-Fossombrone, pag. 89;

nell'elenco alfabetico aggiungere nelle sedi opportune i nomi delle stazioni del tronco Fano-Fossombrone e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina 89;

a pagina 35, nella prima colonna in bianco (N. 51) dopo la « Castelbolognese-Riolo » inserire, nella testata, l'indicazione della Ferrovia *Fano-Fossombrone*, esponendo poi (in senso verticale) la lettera A di contro alla indicazione « Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate » e tante lineette di contro ai nomi delle altre amministrazioni indicate nella prima colonna a pag. 34;

a pagina 36, dopo l'indicazione della « Castelbolognese-Riolo » in fondo alla colonna N. 1 aggiungere « *Ferrovia Fano-Fossombrone* », esponendo la lettera A nelle colonne N. 2 (Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate), N. 30 (Brescia-Iseo), N. 31 (Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno) e N. 46 (Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale) e tracciando tante lineette nelle colonne delle altre amministrazioni;

a pagina 89 riportare le indicazioni tutte risultanti dal prospetto « Allegato *A* » al presente Ordine di servizio.

Nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà a pag. 26, di contro al nome della stazione di Fano (che sarà da considerarsi come stampata in carattere grassetto), esporre il richiamo (*c*), riportando in calce la seguente nota:

(*c*) stazione transito con la ferrovia Fano-Fossombrone.

Devono inoltre essere fatte opportune aggiunte nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni spe-

ciali ed al Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1913) » e nello « Elenco delle stazioni e degli scali lacuali marittimi, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 ed 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° ottobre 1910).

Nella numerazione dei transiti interni, di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la ferrovia Fano-Fossombrone con l'indicazione del transito di Fano.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Secondarie, alle pagine 20 e 34 della parte IV delle « Tariffe e condizioni pei trasporti » (edizione maggio 1908) si dovrà aggiungere la ferrovia Fano-Fossombrone con l'indicazione dei seguenti prezzi:

| | |
|---|---|
| fino a Kg. 10 . . . . . . . | L. 0.30 |
| da oltre 10 fino a Kg. 20 . . | » 0.50 |

Nella parte seconda della « Prefazione generale dell'Orario generale di servizio » (edizione 15 marzo 1915), nelle pagine 13, 14, 15 e 16 riportare, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni del tronco Fano-Fossombrone col relativo numero della linea.

Infine opportune aggiunte saranno da introdursi anche nell'Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri » (edizione 1° gennaio 1910).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 *e* 22.

*Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 225-1915.*

# Ferrovie e Tramvie Padane

(Società Anonima — Sede in Milano)

## Direzione dell'Esercizio: Fano

### Esercizio del tronco Fano-Fossombrone.

Il servizio cumulativo, oltrechè alle Ferrovie dello Stato e linee da esso esercitate. (Parte 1ª, pag. 21 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza », è esteso anche alle linee: Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

| STAZIONI | Linea alla quale appartengono | Distanze in chilometri dalla stazione di transito di Fano | Servizi cui sono abilitate | | | | | Impianti fissi | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Grande velocità | Piccola velocità accelerata | Piccola velocità ordinaria | Veicoli e bestiame | Trasporti a domicilio | Piani caricatori di testa | Piani caricatori di fianco | Grue fisse quantità | Grue fisse portata in tonnel. | Bilancie a ponte quantità | Bilancie a ponte portata in tonnel. | Sagoma limite |
| Cuccurano . . | Fano-Fossombrone | 9 | G | A | P | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Cartoceto-Lucrezia. | Fano-Fossombrone | 13 | G (1) | A | P (1) | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Saltara (Calcinelli). | Fano-Fossombrone | 16 | G | A | P | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Serrungarina-Tavernelle. | Fano-Fossombrone | 19 | G | A | P | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Montefelcino - Isola dei Piano. | Fano-Fossombrone | 22 | G (1) | A | P (1) | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Fossombrone . | Fano-Fossombrone | 27 | G | A | P | VB | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 30 | 1 |

(1) Limitatamente ai colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno per le spedizioni in collettame e senza limitazioni per le spedizioni a carro completo.

## TARIFFE.

**Tariffe applicabili.**

*Le tariffe generali e speciali e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato*, con i prezzi comprendenti l'importo erariale del 13 % per la G. V. e del 2 % per la P. V. A. e P. V. O. e con le sopratasse e gli aumenti di cui le leggi N. 310 del 13 aprile 1911, N. 641 del 19 giugno 1913 e N. 742 del 23 luglio 1914.

Le dette tariffe sono da applicarsi sul percorso separato.

*Tariffe speciali* N. 1 ed 11 G. V. Valgono i prezzi e le condizioni risultanti dalle tariffe stesse.

**Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.**

Quelle in vigore sulle ferrovie dello Stato.

**Diritto fisso.**

*Colle ferrovie dello Stato*: metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe a favore delle ferrovie dello Stato e metà a favore della ferrovia Fano-Fossombrone.

*Con le altre Amministrazioni Secondarie*: Vedasi per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salva l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

**Carico e scarico.**

Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato: per ognuna di dette operazioni, eseguita dalle parti, viene concesso l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata.

**Tasse minime.**

Si applica per intero.

**Concessioni speciali,**

Applicabili in servizio cumulativo.

**Regolamento trasporti militari.**

Applicabili in servizio cumulativo.

**Servizio cumulativo ferroviario-marittimo.**

Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

**Convenzione di Berna.**

Non ammessa.

**PREZZI da riscuotersi per il percorso del tronco FANO-FOSSOMBRONE dell base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | TRANSITI | Distanza in km. dai transiti | Tariffa differenziale B | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Cartocete Lucrezia | Fano-Fermignano | Fano | 13 | 1.20 | 0.80 | 0.50 |
| Cuccurano | | » | 9 | 0.80 | 0.55 | 0.35 |
| Fossombrone | | » | 27 | 2.40 | 1.65 | 1.10 |
| Montefelcino Isola del Piano | | » | 22 | 1.95 | 1.35 | 0.85 |
| Saltara (Calcinelli) | | » | 16 | 1.45 | 0.95 | 0.65 |
| Serrungarina Tavernelle | | » | 19 | 1.70 | 1.20 | 0.75 |

— Le indicazioni che precedono sono da inserirsi nell'Allegato *B* al « Prontu e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti m

— Nell'Allegato *A* al detto prontuario devonsi aggiungere le seguenti indic

a pagina 12, 1ª finca: Società Ferrovie e Tramvie Padane; 2ª finca: Fano

a pagina 13, nella finca « Avvertenze »:

Bagagli — Tassa minima per spedizione:

L. 0.75 per le concessioni speciali A e IX;

L. 0.75 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

L. 0.50 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tass

*Allegato B all'Ordine di servizio N. 225-1915.*

**linea FANO-FERMIGNANO** pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in

| Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. | |
| 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 0.40 | 0.50 | 0.35 | 0.25 | 0.50 | 0.35 | 0.25 | 3.122 | 3.031 |
| 0.30 | 0.35 | 0.25 | 0.15 | 0.35 | 0.25 | 0.15 | 2.161 | 2.098 |
| 0.85 | 1.05 | 0.70 | 0.45 | 0.95 | 0.65 | 0.45 | 6.485 | 6.296 |
| 0.70 | 0.80 | 0.55 | 0.35 | 0.80 | 0.55 | 0.35 | 5.284 | 5.130 |
| 0.50 | 0.60 | 0.40 | 0.30 | 0.60 | 0.40 | 0.30 | 3.843 | 3.731 |
| 0.60 | 0.70 | 0.50 | 0.35 | 0.70 | 0.50 | 0.35 | 4.563 | 4.430 |

**rio dei servizi cumulativi** con le Ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori
**litari, edizione 1° luglio 1913** ».
**zioni:**
**Fossombrone; 3ª finca:** Tutte le concessioni speciali ed i trasporti militari.

**di bollo.**

*Allegato* C *all'Ordine di servizio N. 225-1915.*

**ELENCO delle corrispondenze fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e quelle del tronco Fano-Fossombrone, ammesse al servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria.**

| Dalle sotto indicate stazioni delle Ferrovie dello Stato | A ciascuna delle sotto indicate stazioni del tronco Fano - Fossombrone | Transito | Biglietti di corsa semplice | | | Biglietti di andata e ritorno | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| e viceversa | | | I | II | III | I | II | III |
| Ancona | Cartoceto-Lucrezia<br>Cuccurano<br>Fossombrone<br>Montefelcino<br>Isola del Piano<br>Saltara-Calcinelli<br>Serrungarina-Tavernelle | Fano | * | * | * | * | * | * |
| Bologna | | Id. | * | * | * | * | * | * |
| Cattolica | | Id. | * | * | * | * | * | * |
| Falconara | | Id. | * | * | * | — | — | — |
| Pesaro | | Id. | * | * | * | * | * | * |
| Riccione | | Id. | * | * | * | — | — | — |
| Rimini | | Id. | * | * | * | * | * | * |
| Senigallia | | Id. | * | * | * | * | * | * |

N. B. — *Gli asterischi indicano i biglietti in distribuzione.*

*Allegato **D** all'Ordine di servizio N. 225-1915.*

# TRONCO FANO-FOSSOMBRONE

**Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Fano alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | |
| Cuccurano . . . . . | 9 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.70 | 0.75 | 4.311 | 0.25 | 0.75 |
| Cartoceto-Lucrezia . . | 13 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 6.227 | 0.35 | 0.75 |
| Saltara (Calcinelli) . . | 16 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.80 | 7.664 | 0.40 | 0.75 |
| Serrungarina Tavernelle . . . . | 19 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.85 | 0.95 | 9.101 | 0.50 | 0.75 |
| Montefelcino Isola del Piano. . . | 22 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.85 | 0.95 | 1.10 | 10.538 | 0.55 | 0.75 |
| Fossombrone . . . . | 27 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.80 | 0.95 | 1.05 | 1.20 | 1.30 | 12.933 | 0.65 | 0.75 |

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.75; Cani: per spedizione L. 0.75; Velocipedi: per macchina L. 0.75.

## Circolare N. 52. (C.).

### Divieti di esportazione delle merci.

(Vedi Ordine di servizio N. 270-1914 e Circolari N. 121-1914 e 15 e 26 del 1915).

Per maggiore comodità di consultazione da parte delle stazioni, si distribuisce, come allegato alla presente Circolare, un nuovo elenco delle merci di vietata esportazione che sostituisce interamente quello allegato alla Circolare N. 15-1915.

L'accettazione per l'estero di merci, delle quali fosse concessa l'esportazione in deroga ai divieti, è subordinata all'osservanza delle disposizioni contenute al punto I sub *e*) della Circolare (gialla) del Servizio Movimento N. 10 del 7 luglio 1915, avvertendo però che per le automobili, gli autocarri ed i pneumatici (coperture e camere d'aria tanto per automobili quanto per velocipedi) l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione ad esportare è il Comando del 6° Reggimento Genio, sedente in Torino.

*Relativamente alle merci destinate alla Svizzera per ivi essere consumate od utilizzate, veggasi la parte seconda dell'unito elenco.*

All'infuori di quanto è detto sopra *è fatto obbligo assoluto alle stazioni di rifiutare l'accettazione per il trasporto all'estero delle merci colpite da divieto di esportazione.*

Allo scopo di impedire frodi o tentativi di frodi ai divieti vigenti, le stazioni mittenti devono, indipendentemente dall'azione che verra esplicata per conto proprio degli Agenti della R. Finanza, esercitare una rigorosa sorveglianza all'atto del carico delle merci procedendo anche, nel caso di fondati dubbi, a verifiche dei trasporti già in viaggio, procurando però di non arrecare, per quanto è possibile, incaglio alla circolazione dei veicoli.

In caso di accertamento di abusi, le stazioni devono informarne con dettagliato rapporto le competenti Divisioni di Movimento.

---

Per incitare, poi, vieppiù l'interessamento del personale alla costante vigilanza che da loro si richiede, si averte che verranno corrisposte speciali ricompense agli Agenti che con l'opera loro porteranno allo scoprimento di infrazioni ai provedimenti di cui si tratta.

Per contro si fanno presenti alle stazioni le severe disposizioni della legge 21 marzo 1915, N. 273, pubblicata con la Circolare N. 26-1915, contro chi esporta o favorisce anche con semplice negligenza l'esportazione di merci colpite da divieto, disposizioni che non escludono provvedimenti disciplinari da parte dell'Amministrazione ferroviaria a carico dei propri Agenti responsabili.

Resta bene inteso che a tutti i trasporti, che per qualunque fatto non attribuibile all'Amministrazione rimangono giacenti, saranno rigorosamente applicate le tasse di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, con l'aumento, quando del caso, stabilito dal R. Decreto 18 marzo 1915, N. 317, e di cui al punto 3 dell'Ordine di servizio N. 100 del corrente anno.

La presente Circolare sostituisce ed annulla le Circolari N. 121 1914 e 15-1915, ed, anche, in quanto sia qui diversamente stabilito, l'Ordine di servizio N. 270-1914.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21 e 22.

*Allegato alla Circolare N. 52-1915.*

# PARTE PRIMA

## ELENCO

DELLE MERCI DI VIETATA ESPORTAZIONE (*).

1° Gruppo. — *Generi atti all'alimentazione umana*:

Qualsiasi prodotto atto all'alimentazione umana, tanto fresco che preparato.

*Sono però ammessi all'esportazione senza speciali formalità la frutta fresca, l'uva fresca da tavola ed i vini, compreso il vermouth, in quanto, s'intende, le spedizioni non siano dirette in Austria-Ungheria ed in Germania.*

2° Gruppo. — *Generi atti al mantenimento del bestiame*:

Qualsiasi prodotto fresco o preparato atto all'alimentazione del bestiame, compresi la lolla e la pula di riso, la paglia, la polpa di barbabietole, le polpe di cocco (copra) ed i vinacciuoli.

(*) *Le stazioni tengano sempre ben presente che è pure vietata la esportazione dei prodotti fatti in tutto od in parte con impiego di materie prime di vietata esportazione o con prodotti derivati da tali materie.*

3° Gruppo. — *Coloniali e spiriti*:

Cacao, caffè, spirito puro ed alcool, zucchero.

4° Gruppo. — *Bestiame e residui di animali*:

Asini, animali bovini, (è permessa l'esportazione dei bovini in cambio di bestiame da riproduzione corrispondente per specie e per peso a quello da esportare), animali ovini e suini, cavalli, muli, piccioni vivi;

Ossa, corna, ed altre materie affini greggie.

5° Gruppo. — *Grassi, olii e prodotti relativi*:

Acqua ragia (olio di trementina), candele, ceresina, glicerina, grasso d'ossa, grasso di pesce, margarina, materie lubrificanti (ad eccezione dell'olio al solfuro), olio di pesce, olii vegetali, paraffina, sapone comune ed in generale i grassi saponificati ed ogni materia da questi derivata o con essi mescolata, sego animale e vegetale, semi oleosi, stearina, vaselina.

6° Gruppo. — *Combustibili minerali*:

Benzina, benzolo, carbone minerale, petrolio.

7° Gruppo. — *Legname e prodotti relativi*:

Cellulosa, legname, compreso quello per costruzioni aereonautiche. (Le doghe per botti ed il ciocco stipa abbozzato per pipe sono ammessi all'esportazione senza speciali formalità).

8° Gruppo. — *Materie tessili, filati, tessuti, manufatti e relativi cascami*:

Amianto e suoi lavori;

Canapa greggia (si considera come tale anche la stoppa di campagna), canapa pettinata, cordami, filati e tessuti di canapa, stoppa di canapa;

Cascami di lana;

Cotone in bioccoli (salvo i campioni che si spediscono per arbitraggio), cascami di cotone, sfilacciati di cotone;

Fibre di manilla e di sisal, filacce, juta greggia, oggetti di vestiario ed equipaggiamento di truppa, nonchè panni, tele ed in genere tutte le materie prime occorrenti per la fabbricazione degli oggetti medesimi. (È permessa l'esportazione dei tessuti di lana pesanti 400 grammi e meno per metro quadrato, escluso, comunque, il panno grigio verde, ed è altresì permessa l'esportazione dei tessuti tipo Melton, cioè a catena cotone, trama lana e garzati), roccadino o pettenuzzo (cascame di seta), sacchi e simili, spago di canapa di manilla, stoffe gommate, stracci di ogni sorta, tela per sacchi.

9° Gruppo. — *Pelli, loro lavori e materie concianti*:

Calzature di pelle di ogni tipo;

Pelli fresche, pelli crude, pelli preparate, pelli conciate. (È permessa l'esportazione delle pelli equine fresche o secche, delle pelli ovine e caprine fresche o secche senza pelo, nonchè del car-

niccio e dei ritagli di pelli di dimensioni tali da non poter essere ulteriormente adoperati come cuoi);

Dividivi, materie concianti, vallonea.

10° Gruppo. — *Veicoli e loro accessori*:

Aereoplani e loro motori separati e relative parti di ricambio, autocarri, automobili, dirigibili e loro motori separati e relative parti di ricambio, ferrovie portatili (tanto i binari che i carrelli), motociclette, navi e galleggianti di ogni specie, veicoli di ogni genere e tutte le loro parti (comprese le pneumatiche) e non soltanto le parti di motori, velocipedi.

11° Gruppo. — *Minerali*:

Amianto, cemento, ematite ed altri minerali di ferro, grafite naturale o artificiale, piriti, minerali di manganese, minerali metallici, zolfo, anche ramato.

12° Gruppo. — *Metalli, loro lavori e relativi residui*:

Acciaio in funi di alta resistenza, acciaio in lamiere stagnate o zincate, acciaio in rottami, alluminio, antimonio, bronzo e relativi rottami, cilindri per gas compressi, ferro in lamiere stagnate o zincate, ferro in rottami, filo di ferro tanto spinoso che liscio, ghisa anche in getti, ghisa in rottami, leghe ferro metalliche, macchine-utensili, manganese, monete, nichelio e sue leghe, oro in verghe, ottone e relativi rottami, piombo, rame (compresi i cordoncini a semplice e doppia conduttura per impianti telegra-

fici e telefonici ed esclusi invece i cavi elettrici ed i fili che non possono servire se non per ordinari impianti interni di illuminazione e riscaldamento), silicio, stagno, zinco.

13° Gruppo. — *Armi e materiale da guerra*:

Attrezzi militari di qualunque specie e generalmente tutto ciò che senza manipolazione può servire ad immediato armamento marittimo e terrestre, cannoni, carabine, fucili, pistole, revolvers, sciabole ed altre armi da fuoco o portatili d'ogni genere, munizioni da guerra.

14° Gruppo. — *Gomme e resine*:

Gomma elastica e guttaperca greggie, colofonia ed altre resine.

15° Gruppo. — *Medicinali e materiale sanitario*:

Materiale sanitario in genere;

Medicinali (salvo il citrato di magnesia, il latte condensato, le radiche ed il sugo di liquirizia, il cremore di tartaro, le radiche di giaggiolo, lo sciroppo Pagliano di Firenze sia liquido che preparato in polvere);

Oggetti e strumenti di medicatura.

16° Gruppo. — *Prodotti chimici*:

Acetati, acetone;

Acidi: acetico, fenico, nitrico, picrico, salicilico, solforico;

Allume di cromo, allumi di potassio, ammoniaca, anidride solforica, calcio cianamide, carbonato di sodio, catrame, cloruro di potassio, concimi chimici, naftalina e suoi derivati nitrosi, nitrato di ammonio, nitrato di potassio, nitrato di sodio, perossidi metallici, sali ammoniacali in genere, sali di cromo, sali di potassio, solfato di alluminio, solfato d'ammonio, solfato di potassio, zolfo ramato.

---

# PARTE SECONDA

## Esportazioni per la Svizzera.

In eccezione ai divieti di esportazione, possono essere esportate per la Svizzera, le seguenti merci, per ivi essere consumate od utilizzate:

1° Gruppo

| | |
|---|---|
| Caffè<br>Conserve di pomidori<br>Erbe e piante da orto<br>Pesci freschi | Senza limite di quantità. |

2° Gruppo

| | |
|---|---|
| Buoi da macello<br>Carni salate<br>Corteccia di quercia<br>Estratti tannici<br>Frutte e legumi conservati<br>Pesci conservati<br>Piriti di ferro<br>Pollame<br>Porci<br>Pula di riso<br>Uova | Per quantitativi non superanti un massimo mensile stabilito per ciascuno dei transiti di Domodossola, Luino e Chiasso. |

Per l'accettazione per la Svizzera delle merci appartenenti al secondo di tali gruppi valgono le disposizioni contenute al punto I sub *b*) della Circolare (gialla) del Servizio Movimento N. 10 del 7 luglio 1915.

---

## AVVERTENZE GENERALI.

1° — Agli effetti dei divieti le merci destinate alle Colonie (Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia) non si considerano in esportazione. I trasporti però devono essere accettati solo se scortati da apposito permesso del Ministero delle Finanze.

2° — I divieti si estendono alle merci che si volessero esportare temporaneamente, oppure riesportare a scarico di temporanea importazione, alle merci depositate presso le dogane, i Sylos, i Punti Franchi, i Magazzini Generali, ecc., che si volessero ritornare all'estero, nonchè alle merci in circolazione. (Per le relative definizioni vedi parte VI e art. 167 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie).

3° — Di tutte le merci di vietata esportazione è ammesso il transito nel Regno (vedi art. 11 del citato Regolamento) alla condizione che la dogana del confine di terra o di mare ai punti

di arrivo dall'estero abbia rilasciata la bolletta cauzione o la bolletta di esenzione con permesso di transito.

Per le merci stesse, come pure per quelle dall'interno, la cui esportazione fosse stata permessa dal Ministero delle Finanze a deroga dei divieti, non sono ammesse le disposizioni suppletorie previste dall'art. 15 della Convenzione internazionale di Berna che fossero intese a mutare la destinazione da un Paese estero all'altro. Le stazioni devono quindi rifiutarsi di accettare tali disposizioni.

Ad evitare, poi, che in frode ai vigenti divieti venga tentata, in base a documenti falsi od alterati, l'uscita in transito dal Regno di merci di vietata esportazione e di vietato transito, il Ministero delle Finanze ha disposto che per le merci comprese nella Parte prima dell'allegato elenco, ammesse a transitare per il Regno, le dogane di partenza inviino giornalmente a quelle di uscita un elenco delle bollette emesse con tutte le volute indicazioni, vietando in ogni caso, salvo che sia stata concessa dal Ministero delle Finanze su domanda degli interessati, l'uscita per una dogana diversa da quella che già venne indicata.

4° — Per le merci in cabotaggio (vedi art. 167 del citato Regolamento) carteggiate in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, le dichiarazioni di lasciapassare devono essere intestate alla persona che assume la responsabilità della veridicità della dichiarazione per cabotaggio, e saranno dalla persona stessa presentate alla dogana.

Nelle dichiarazioni deve essere indicato il nome, il cognome e l'indirizzo del destinatario.

5° — Agli effetti dei divieti di esportazione sono da considerarsi trasporti per l'estero, come lo sono in fatto, i trasporti dall'Italia per Modane loco e Chiasso loco, anche se carteggiati con documento di servizio interno, anzichè con lettera di vettura internazionale.

**Circolare N. 53.** (M. V.).

## Modificazione al Regolamento veicoli italo-germanico.

La Ferrovia regionale della Vestfalia ha incorporato i propri carri nel parco veicoli della R. Direzione di Münster i/V. delle Ferrovie prussiane dello Stato e cessa quindi di far parte della Lega veicoli italo-germanica.

A pagina 133 e 144 del nuovo Regolamento veicoli italo-germanico, in vigore dal 1° aprile 1914 e di cui l'Ordine di servizio N. 111-1914, la detta Ferrovia dev'essere pertanto cancellata dall'elenco delle Amministrazioni componenti la Lega e dall'elenco degli indirizzi delle Amministrazioni stesse.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 9, 11, 12, 14, 16, 17, 32, 35, 36, 41, 42, 45, *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Comunicazioni.

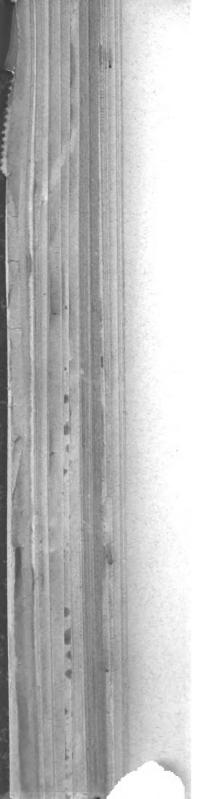
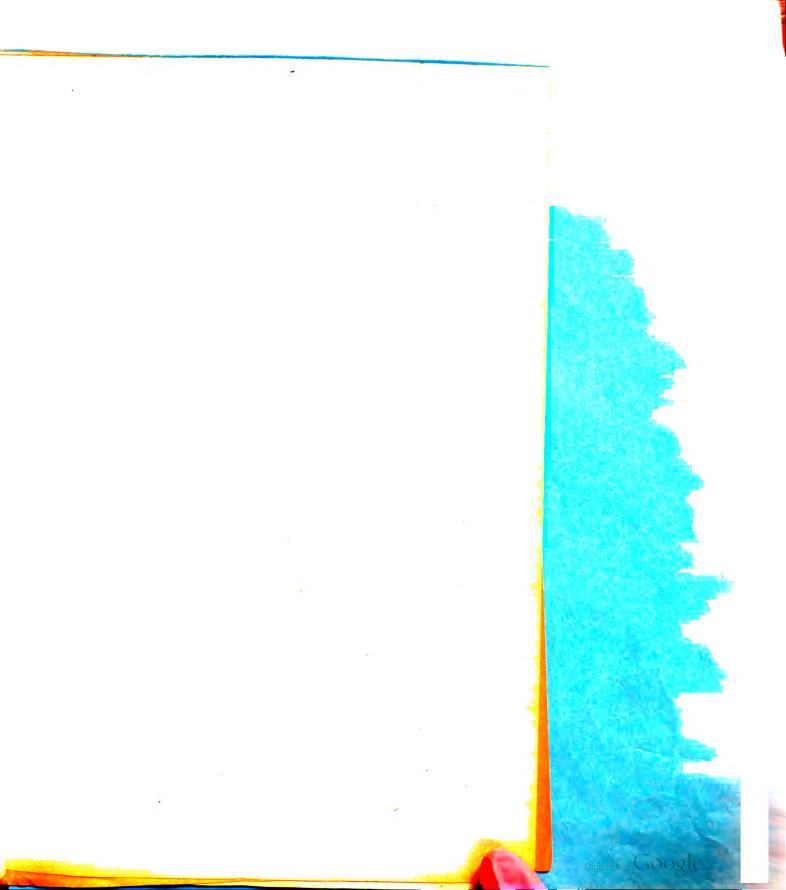
*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 7 corr. N. 7 del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta F.lli Bardazzi con sede in Prato, esercente una fabbrica di tessuti di lana, e i signori Bardazzi Mario e Augusto di Antonio, proprietari della ditta stessa.

— Con decreto del 7 corr. N. 7, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Vitale Milano con sede in Roma, Corso Vittorio Emanuele N. 10 e i signori Milano Giuseppe fu Vitale, Milano Vitale fu Samuele, Milano Vitale di Giuseppe e Beseo Alberto fu Asdrubale, proprietari della ditta stessa.

— Con decreto del 7 corr. N. 7, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Dabizi Livio con sede in Prato, esercente una fabbrica di tessuti di lana, e il signor Dabizi Livio fu Gioacchino, proprietario della ditta stessa.

---

*Il Direttore generale*

R. DE CORNÈ.

**Ordine di servizio n. 11v (C.).**

**Agevolezze di tariffa per i trasporti legname di abete, di ontano, d pino e di pioppo.**

(Vedi ordine di servizio N. 7v-1915).

L'estensione della tariffa eccezionale N. 1059, serie A, ai trasporti di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo, predisposto per la confezione delle cassette di imballaggio degli agrumi di cui l'Ordine di servizio N. 7v-1915, è prorogata dal 1° agosto a tutto il mese di settembre 1915.

Restano ferme le condizioni di provenienza e destinazione dei trasporti e tutte quelle altre stabilite nel citato Ordine di servizio per l'applicazione della menzionata tariffa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*Il Direttore Generale*
R. DE CORNÉ.

# SENTENZE

## Contratto di trasporto. - Reclamo amministrativo. - Termini. - Azione.

*Non può essere promossa azione contro l'Amministrazione delle FF. SS. per inadempimento delle condizioni di trasporto, se il termine di 40 giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo non sia interamente decorso; nè può invocare la teorica del jus superveniens quando il termine suddetto si maturi durante le more del giudizio.*

CASSAZIONE DI FIRENZE — sentenza 14-17 giugno 1915 (Rel. Fiani) — Renzoni Balduino contro le Ferrovie dello Stato.

### FATTO.

Il sig. Balduino Renzoni, commerciante di Pisa, nel dì 11 febbraio 1913 spediva dalla stazione ferroviaria di Pontedera a G. V. alla ditta Fratelli Gondrand in Livorno, una cassa contenente, secondo la dichiarazione da lui fattane, delle pelli conciate.

Essendo quella cassa andata smarrita, il Renzoni con citazione 26 giugno 1913, premettendo che con la citazione stessa intendeva prima di tutto, ad ogni effetto di legge, di proporre *reclamo in via amministrativa* per ottenere il rimborso di L. 2225,90 valore della merce smarrita, dichiarava poi che nel caso che tal reclamo non fosse stato accettato, conveniva in giudizio dinanzi al Tribunale di Pisa il capo stazione di Pontedera in rappresentanza delle ferrovie dello Stato per l'udienza del dì

luglio successivo, perchè fosse condannato al pagamento della
nma suddetta, interessi commerciali e spese del giudizio.

La causa per successivi rinvii fu spedita soltanto alla udienza
12 gennaio 1914, nella quale l'attore, insistendo nella sua do-
nda, chiese di provarla con testimoni formulando i seguenti
pitoli di fatto:

1° che egli nel gennaio 1913 aveva acquistato una quantità
pellami fini per l'importo di L. 2225,90 che egli voleva far
sportare a Bastia per venderli.

2° che codesti pellami furono a quello scopo da lui spediti
Pontedera alla ditta Goudrand di Livorno.

La convenuta Amministrazione ferroviaria eccepì in *tesi pre-
udizialmente* la inammissibilità della azione promossa ai sensi
. disposto dell'art. 10 della legge 12 luglio 1906 N. 372 e del-
rticolo 45 e della successiva legge 7 luglio 1907, perchè non
eceduta dal prescritto reclamo in via amministrativa, e prima
la decorrenza del termine di 40 giorni per la risoluzione di
o; in *ipotesi* e nel merito eccepì la irrilevanza pel modo, col
ale era stata proposta, della detta prova testimoniale.

Il Tribunale, con sentenza 10 febbraio 1914 dichiarò ammis-
ile l'azione, ma disse indeterminata ed incompleta la prova te-
moniale proposta, e dichiarò quindi di non trovar luogo a
ovvedere sulla domanda attrice, condannando l'attore nelle
ese del giudizio.

Appellò in via principale il Renzoni, e incidentalmente ap-
lò pure l'Amministrazione ferroviaria perchè fu respinta dal
ibunale la sua eccezione pregiudiziale. Ma la Corte di Lucca,
pinto l'appello principale del Renzoni, accolse invece quello
cidente delle ferrovie, e in totale riforma della appellata sen-
nza dichiarò inammissibile, perchè proposta senza la osser-
nza delle condizioni di legge, l'azione del Renzoni, e lo con-
nnò nelle spese di primo e secondo giudizio.

Ricorre il Renzoni a questo Supremo Collegio, e chiede l'an-
llamento della sentenza impugnata con un unico mezzo:

Violazione e falsa applicazione dell'art. 45 della legge
luglio 1907.

## DIRITTO.

Attesochè la interpretazione data dal ricorrente allo art. 45 della suindicata legge 7 luglio 1907 sull'esercizio di Stato delle ferrovie non apparisce corrispondente alla lettera ed allo spirito della legge stessa, e non può quindi da questo Supremo Collegio essere accolta.

La locuzione letterale del detto articolo è infatti chiarissima e non ammette la possibilità di un dubbio in senso diverso da quello, che scaturisce evidentemente dalle parole usate dal legislatore.

Quell'articolo, che è identico all'art. 10 della precedente legge 12 luglio 1906, dispone tassativamente che « NON PUO' ESSERE PROMOSSA AZIONE GIUDIZIARIA contro la Amministrazione ferroviaria PRIMA che siano trascorsi quaranta giorni *dalla presentazione del reclamo amministrativo* ».

È indubitato dunque che senza far violenza e fraintendere il concetto contenuto in quella proposizione non può dedursene che il reclamo amministrativo non debba precedere sempre l'azione giudiziaria, e che questa non possa introdursi se non dopo che sia trascorso il termine di quaranta giorni stabilito per l'esame del reclamo in via amministrativa.

La intenzione del legislatore poi resulta conforme alle espressioni adoperate per manifestarla, sia si guardi allo scopo da esso propostosi, sia se si guardi ai precedenti legislativi, ed ai lavori preparatori delle leggi in esame.

È incontestato invero che lo scopo di tale disposizione proibitiva fu di impedire le illecite mene e le disoneste speculazioni degli incettatori di liti ferroviarie, e di non esporre la amministrazione a dei giudizi, che avrebbero potuto evitarsi mediante il reclamo e la procedura amministrativa. Ora, tale scopo non poteva conseguirsi se non prescrivendo, come si prescrisse, che il reclamo dovesse precedere l'azione giudiziaria, e che questa non dovesse essere promossa se non fosse trascorso quel termine, che parve opportuno e sufficiente di accordare alla amministrazione stessa per esaminare, accogliere o respingere il reclamo.

Una norma precettiva siffatta non consente quindi come dal ricorrente vorrebbesi, una interpretazione discretiva; ma richiede al contrario una interpretazione tassativa ed assoluta, perocchè altrimenti rimarrebbe frustrato lo scopo che l'ha informata, e perderebbe di ogni utilità ed importanza, rendendo agevole a quegli speculatori ed incettatori, che appunto volevansi allontanare dalle aule guidiziarie nelle vertenze relative ai trasporti per ferrovia, di iniziare una quantità di liti prima o contemporaneamente al reclamo amministrativo, affacciando appositamente con l'atto introduttivo del giudizio pretese esagerate ed ingiuste, e costringendo così la amministrazione ad opporvisi ed a sostenere controversie, che con l'accoglimento del reclamo avrebbe potuto evitarsi.

Ma che la disposizione legislativa in esame contenga una norma precettiva e proibitiva indeclinabile, si evince dal fatto che, come ebbe giustamente a far notare la Corte di merito, non parve sufficiente a conseguire lo scopo, cui intendeva il legislatore, la semplice esenzione dal rimborso delle spese di lite, che secondo un disegno di legge presentato nel 1906 dal Ministro Gianturco, si sarebbe accordata alla Amministrazione ferroviaria anche nel caso di sua soccombenza, quando l'azione giudiziaria del reclamante non fosse stata preceduta dalla presentazione del reclamo in via amministrativa, e non fossero trascorsi quaranta giorni da tale presentazione.

Fu infatti dichiarato nella relazione, che precedè l'approvazione della legge 12 luglio 1906 « essere necessario di imporre la *precedenza* del reclamo amministrativo *ed un lasso di quaranta giorni dallo esperimento dell'azione giudiziaria, onde togliere di mezzo indegne speculazioni di azzeccagarbugli* ».

E fu così che nell'art. 10 di detta legge fu sancito espressamente il divieto di promuovere l'azione giudiziaria prima che fossero trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo. E questo divieto fu ripetuto negli identici termini dalla sucessiva legge del 1907, art. 45, la quale intese a stabilire più chiaramente quali erano le azioni, che dovevano essere precedute dal reclamo amministrativo.

È per tanto dimostrato con la maggiore evidenza come il legislatore abbia voluto col ricordato art. 45 dettare una norma generale ed inderogabile in materia di preteso inadempimento,

per parte delle Ferrovie di Stato, delle condizioni dei trasporti di merci, non consentendo che si potessero in nessun caso adire le vie giudiziarie, se non dopo il termine fissato per l'esame, la risoluzione o la congrua risposta al presentato reclamo amministrtivo.

Se non che, mentre in sotanza nelle suesposte osservazioni concorda anche il dotto patrocinio del ricorrente, questi sostiene che, pure facendo difetto al momento della notifica della citazione le condizioni dalla legge richieste per introdurre l'azione giudiziaria di indennizzo, una volta che le condizioni stesse, si sono in seguito verificate, e prima della decisione della lite, l'azione, sebbene prematuramente iniziata, era venuta così a legalizzarsi e convalidarsi.

Vorrebbesi in tal guisa applicare al caso attuale la teorica del *jus superveniens*, già applicata dal Tribunale di Pisa, ed il principio che il fatto sopravvenuto in appoggio del diritto reclamato e dell'azione non regolarmente e ritualmente promossa, debba dal giudice essere nella sua decisione valutato come elemento influente del giudizio, in base alla massima *jus superveniens firmat actionem vel exceptionem*. Ma sul proposito si osserva che nelle specie non trattasi di diritto sostantivo o di diritto all'azione vincolati da condizioni, che si siano verificate nelle more del giudizio, o da termini che siano venuti in pendenza del giudizio stesso a scadere. Si tratta invece di puro diritto processuale, cioè di azione non proponibile, perchè mancante di requisiti voluti dalla legge per il suo esperimento.

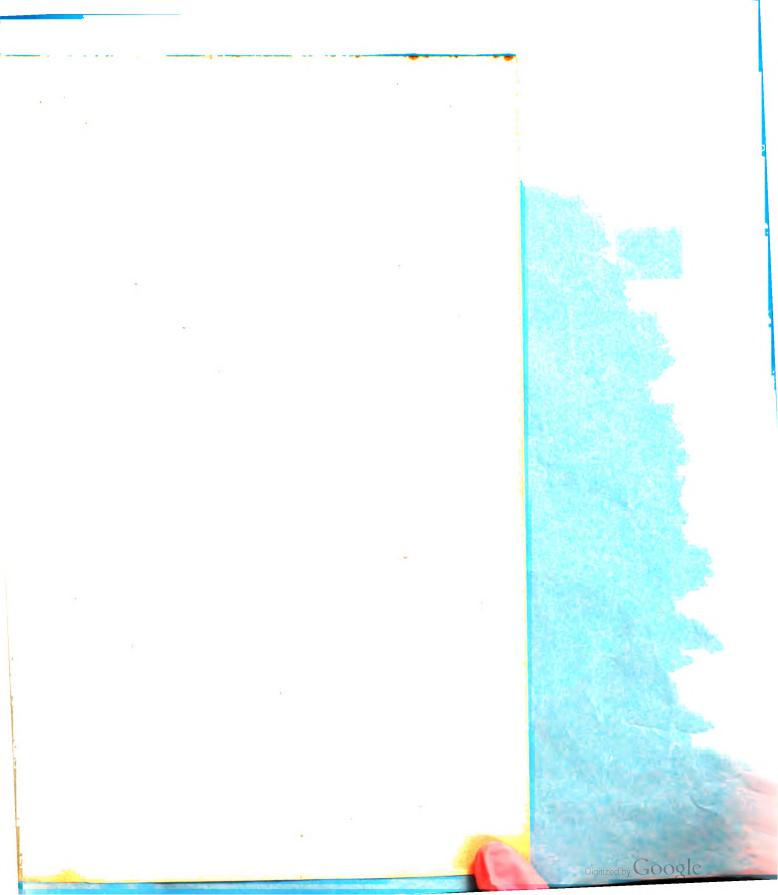
Astrattamente infatti esisteva fin d'allora in colui che si riteneva danneggiato dall'allegato inadempimento del contratto di trasporto ferroviario, il diritto di chiedere in sede giudiziaria un indennizzo; ma in concreto questo diritto non poteva esso ancora esercitare, perchè la legge non gli accordava l'azione relativa se non dopo la presentazione del reclamo. La procedura amministrativa del reclamo e la procedura giudiziale dell'indennizzo, secondo la mente del legislatore ed il suo concetto più sopra chiarito, non possono essere insieme iniziate e confuse, ma devono al contrario essere tenute separate e distinte appunto per eliminare ogni possibilità di promuovere giudizi prima della scadenza del termine indicato.

Non vale perciò che nell'atto introduttivo del giudizio si sia avuto cura di permettere che con esso si era inteso prima di tutto di proporre il reclamo, poichè il legislatore avuto riguardo alla importanza e alla speciale organizzazione dei vari servizi ed uffici ferroviari, ed alla ingente mole di affari che vi affluiscono, volle impedire il soverchio ingombro che avrebbe alla Amministrazione arrecato la moltiplicità delle citazioni giudiziarie, lanciate prima che i reclami amministrativi avessero potuto essere presi in esame.

Si obbietta per altro che, scaduto da lungo tempo quel termine senza che la amministrazione abbia accolto il reclamo ed avendo anzi opposto eccezioni di merito, essa non aveva più alcun interesse a far dichiarare la improcedibilità dell'azione ed a costringere l'attore a riproporla in nuovo giudizio.

Se non che l'interesse della intimata amministrazione di esigere che si ottemperi al precetto legislativo e che si mantenga la precedenza e la distinzione della procedura amministrativa dalla giudiziaria, è evidente per tutte le considerazioni già sopra esposte, e perchè una decisione contraria nel caso attuale costituirebbe un precedente per essa dannoso invocabile in qualunque altro caso avvenire.

È vero pure che l'art. 45, più volte ricordato, non contiene alcuna espressa sanzione; ma rettamente anche su questo punto osservò la Corte lucchese che di sanzione espressa di nullità non vi era bisogno, trattandosi di una norma di legge proibitiva che dichiara la impossibilità legale dell'esperimento di un'azione, e quindi la improcedibilità dell'azione medesima, iniziata senza i requisiti richiesti, giacchè « *ea quae lege fieri prohibentur, si fuerint facta, pro infectis habentur, licet legislator, non specialiter dixerit* ».

Questo Supremo Collegio pertanto, pure apprezzando gli argomenti dottamente esposti dal patrocinio del ricorrente, appoggiati ad autorevole dottrina e giurisprudenza, non trova di poterli accogliere, e quindi respingendo il ricorso, deve confermare la denunziata sentenza, con tutte le conseguenze di legge.

## Errata-corrige

**Ordine di servizio n. 10**[v] (Bollettino ufficiale n. 28-1915).

Nella prima riga del testo, in luogo della parola: *eventuali* leggasi: *attuali*.

**Decreto ministeriale** 13 luglio 1915 (Bollettino ufficiale N. 29-1915):

a pagina 414, la distanza tra Falconara Albanese e S. Fili indicata in chilometri 3 nella tabella polimetrica va corretta in chilometri 8.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

| | |
|---|---|
| *Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . | L. 4.00 |
| *Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . | » 8.00 |

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 31

5 AGOSTO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



Roma, agosto 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *giugno* 1915, *n.* 1116, *che estende alle colonie il decreto Luogotenenziale* 27 *maggio* 1915, *n.* 739, *col quale sono consentite proroghe di termini procedurali e dilazioni dei pagamenti, ed il decreto Luogotenenziale* 20 *giugno* 1915, *n.* 890, *riguardante l'esecuzione dei contratti che hanno rapporti con pubblici servizi ed opere pubbliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 6 luglio 1912, n. 749, e il R. decreto 20 novembre 1912, n. 1205;

Visti i Regi decreti 2 luglio 1908, n. 325; 8 giugno 1911, n. 937; 20 marzo 1913, n. 289, coi quali furono rispettivamente approvati gli ordinamenti giudiziari dell'Eritrea, della Somalia italiana, e della Tripolitania e Cirenaica;

Visto il Nostro decreto 27 maggio 1915, n. 739, col quale, a tutti gli effetti dell'art. 1226 del Codice civile, la guerra è considerata come causa di forza maggiore anche quando renda eccessivamente onerosa la prestazione, e si consentano proroghe di termini procedurali e dilazioni dei pagamenti;

Visto il Nostro decreto 20 giugno 1915, n. 890, riguardante l'esecuzione dei contratti che hanno rapporti con pubblici servizi od opere pubbliche;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 luglio 1915, n. 187.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono estese, in quanto applicabili, alla Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia italiana le disposizioni dei decreti sopra indicati del 27 maggio 1915, n. 739 e del 20 giugno 1915, n. 890.

Il presente decreto entrerà in esecuzione in ciascuna colonia nel giorno successivo a quello della pubblicazione nei rispettivi Bollettini ufficiali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Decreto Luogotenenziale 8 *luglio* 1915, *n.* 1118, *col quale viene esteso alle colonie il decreto Luogotenenziale 27 giugno* 1915, *n.* 986, *che proroga al* 31 *dicembre* 1915 *le disposizioni vietanti la pubblicazione di notizie militari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i Regi decreti 28 marzo 1915, n. 314 e n. 315 che estendono alle colonie rispettivamente la legge 21 marzo 1915, n. 273 ed il R. decreto 28 marzo 1915, n. 313, vietante la pubblicazione di notizie d'indole militare;

Visto il Nostro decreto 27 giugno 1915, n. 986, che proroga al 31 dicembre 1915 le disposizioni del predetto R. decreto in data 28 marzo 1915, n. 313;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È esteso alle colonie il Nostro decreto 27 giugno 1915, n. 986, col quale vengono prorogate fino al 31 dicembre 1915 le disposizioni del R. decreto 28 marzo 1915, n. 313, che vieta di pubblicare con qualsiasi mezzo notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 luglio 1915, n. 187.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

DECRETO LUOGOTENENZIALE 15 *luglio* 1915, *n.* 1140, *relativo alla assicurazione del personale delle navi mercantili requisite dallo Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge, testo unico, 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro;

Vista la legge 22 giugno 1913, n. 767, che approva il riordinamento della Cassa invalidi della marina mercantile;

Visto il R. decreto 15 aprile 1915, n. 570;

In virtù dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri della marina e d'agricoltura, industria e commercio, di concerto col ministro del tesoro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 31 luglio 1915, n. 190.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli individui della gente di mare appartenenti ad equipaggi di navi mercantili requisite dallo Stato, per le quali sia stato applicato il R. decreto 15 aprile 1915, n. 570, conservano il diritto alle indennità per infortunio secondo le disposizioni della legge 31 gennaio 1914, n. 51, e le condizioni indicate nei rispettivi contratti di arruolamento in vigore al momento della requisizione. Ma le indennità d'infortunio sono liquidate e poste a carico del bilancio dell'amministrazione per conto della quale venne requisita ed è impiegata la nave.

Quando si tratti di individui considerati militari a termine della legge 6 luglio 1912, n. 745, e del R. decreto 15 aprile 1915, n. 570, è in facoltà degli interessati in caso di infortunio, di optare fra il trattamento stabilito dal presente articolo e quello della legge sulle pensioni civili e militari.

Art. 2.

L'armatore della nave requisita è obbligato a corrispondere all'Amministrazione dello Stato, alla quale incombe il pagamento dell'indennizzo previsto dal precedente articolo, l'ammontare dei premi corrispondenti ai rischi ordinari dell'equipaggio. Da tale obbligo è esente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il personale delle navi ad essa requisite.

Gli Istituti assicuratori, salvo che non sia intervenuto o non intervenga speciale patto in contrario, devono rimborsare all'armatore l'ammontare dei premi già da lui pagati per il periodo di tempo che correrà dall'entrata in vigore del presente decreto al termine del contratto.

Art. 3.

Il periodo di navigazione che sia compiuto al servizio di navi requisite da iscritti alla gente di mare obbligati a servizio militare

ai sensi dell'art. 1 è considerato valido per tutti gli effetti della legge sulla Cassa invalidi della marina mercantile.

La quota di contributo alla Cassa degli invalidi che sarebbe a carico delle persone dell'equipaggio nel periodo suindicato è corrisposta invece all'amministrazione per conto della quale si addivenne alla requisizione della nave.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Il ministro della marina e il ministro di agricoltura, industria e commercio, ciascuno per la parte di sua competenza, sono incaricati della esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — VIALE — CAVASOLA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *luglio* 1915, *n.* 1112, *col quale viene vietato il trasporto per mare del petrolio e di altri liquidi combustibili* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo del Re;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri della guerra e della marina, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, col ministro delle colonie, con quelli di grazia, giustizia e dei culti, delle finanze, dei lavori pubblici e d'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## TITOLO I.

### TRASPORTO COMBUSTIBILI LIQUIDI PER VIA DI MARE.

### Art. 1.

Fino a nuove disposizioni è vietata l'uscita dai porti, rade e acque territoriali del Regno, delle colonie e dei territori occupati dall'Italia, con qualsiasi nave, barca, battello o galleggiante di ogni bandiera, delle seguenti merci, comunque preparate o contenute:

Olî vegetali — olî animali — olî minerali greggi e distillati — nafta — petrolio di ogni genere — benzina — nitro-benzina — alcool e in generale tutte le essenze utilizzabili per motori.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 luglio 1915, n. 186.

Non sono tuttavia impedite le esportazioni degli oli vegetali debitamente autorizzate secondo le norme già in vigore.

Art. 2.

Le navi-cisterne provenienti dall'estero con carico di merci indicate nell'art. 1 destinate al rifornimento dei depositi del Regno, potranno ottenere di recarsi da porto a porto del Regno, qualora nel primo punto di approdo non abbiano potuto sbarcare l'intero carico per insufficienza del deposito locale ovvero quando il carico debba esser ripartito tra più depositi costieri.

Il ministro della marina, d'accordo con quello delle finanze, ha facoltà di stabilire norme speciali per la sorveglianza dei trasporti di cui al comma precedente, da un porto all'altro dello Stato.

Art. 3.

Il rifornimento delle merci compreso nell'art. 1 per le isole e per altre località costiere di difficile accesso per via di terra, sarà eseguito esclusivamente su piroscafi appartenenti a linee di navigazione esercitate dalle ferrovie dello Stato o sovvenzionate dallo Stato in quella quantità che sarà determinata per ciascuna località a richiesta dei prefetti delle provincie interessate, e con quelle norme, per i singoli permessi di spedizione, che saranno stabilite dal ministro della marina, d'accordo con quello delle finanze.

I trasporti sulle linee di navigazione sovvenzionate permesse a termine del comma precedente, saranno sottoposti a speciale sorveglianza da parte delle autorità marittime e doganali dei porti di imbarco e di sbarco.

Eguali norme saranno osservate per i rifornimenti delle colonie e dei territori occupati dall'Italia, salvo le deroghe che il ministro della marina e quello delle colonie crederanno di stabilire caso per caso, in vista di particolari esigenze locali.

## TITOLO II.

### Censimento e sorveglianza sui depositi di combustibili liquidi.

Art. 4.

Agli effetti del presente decreto deve considerarsi quale deposito ogni locale in genere nel quale si contenga anche una sola delle

sostanze appresso indicate, in quantità che eccedono i limiti seguenti:

Olî animali, kg. 100.
Olî minerali, kg. 100.
Nafta, kg. 50.
Petrolio in genere, kg. 50.
Benzina, kg. 25.
Nitro-benzina, kg. 25.
Alcool (nelle località nelle quali il deposito degli spiriti è libero di fronte alle leggi vigenti), litri 100.
Altre essenze comunque utilizzabili per motori, kg. 50 complessivamente.

### Art. 5.

Entro cinque giorni dalla pubblicazione del presente decreto i commercianti all'ingrosso o al minuto e i privati detentori che abbiano depositi di sostanze indicati nell'art. 4, dovranno farne formale denuncia al comando locale dei RR. carabinieri, indicando il luogo del deposito, la quantità di ciascuna sostanza ivi conservata e la specie del contenente delle sostanze medesime (recipienti fissi o trasportabili).

Sono esenti da tali denuncie le quantità di sostanze indicate nell'articolo 4 che appartengono allo Stato, alle Provincie, ai Comuni e all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

### Art. 6.

I titolari dei depositi sono obbligati a tenere un registro in carta libera vidimato gratuitamente in ciascun foglio dal pretore del mandamento, sul quale annoteranno sia le quantità di sostanza indicate nell'articolo 4 che furono da loro denunciate a termine dell'articolo 5, sia le successive entrate e uscite dal deposito delle sostanze medesime, indicando a fianco di ciascun movimento il nome degli enti e delle persone dalle quali le sostanze vennero ricevute o alle quali furono dirette.

Nel caso di consumo di sostanze avvenuto per uso diretto del titolare del deposito, accanto all'annotazione nel registro relativo al movimento di uscita delle sostanze medesime, saranno indicate dettagliatamente le ragioni che determinarono il consumo in modo da poter giustificare esaurientemente l'uso delle quantità descritte in uscita.

### Art. 7.

Le Amministrazioni dell'interno, della guerra, della marina, delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, hanno facoltà di esercitare, nel modo che riterranno più opportuno, il controllo continuo ed immediato sulla consistenza di ciascun deposito, sull'esattezza delle dichiarazioni dei titolari dei depositi medesimi, e sulla regolarità della registrazione relativa ai movimenti di entrata e uscita.

## TITOLO III.

### PENALITÀ.

### Art. 8.

I contravventori alle disposizioni del titolo primo saranno puniti con le pene stabilite dall'art. 1 della legge 21 marzo 1915, n. 273.

### Art. 9.

I contravventori alle disposizioni contenute nel titolo secondo incorrono nella confisca delle sostanze alle quali si riferisce la contravvenzione, e in una multa pari al triplo del valore delle sostanze medesime.

Qualora la confisca non sia possibile, la multa si estende al quintuplo del valore.

Restano ferme in ogni caso le maggiori pene che potessero essere applicate in base alle disposizioni del Codice penale e delle altre leggi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — VIALE — ZUPELLI — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CIUFFELLI — CAVASOLA.

**Visto,** *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *luglio* 1915, *n.* 1143, *col quale viene stabilito che la domanda per ottenere la proroga dei termini processuali, prevista nell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 739, può essere fatta dalla parte o dal suo procuratore o da un mandatario speciale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, di concerto col ministro di agricoltura, industria e commercio e con quello delle finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La domanda per ottenere la proroga dei termini processuali, prevista nell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 739, può essere fatta dalla parte o dal suo procuratore o da un mandatario speciale.

La domanda è presentata al giudice singolo o al capo del collegio, avanti al quale si svolge o debba aver luogo il giudizio e dève contenere l'esposizione dei motivi dipendenti dallo stato di guerra, che rendono necessaria la proroga.

Il magistrato provvede con decreto non soggetto ad alcun gravame. Il decreto può esser scritto a piedi della domanda.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 31 luglio 1915, n. 190.

Art. 2.

Nelle cancellerie degli uffici giudiziari deve tenersi uno speciale registro dei suddetti decreti, perchè le persone che vi abbiano interesse possano conoscerne il contenuto.

Colui, tuttavia, che ha conseguito la proroga è tenuto a sopportare le spese degli atti che il suo avversario abbia intrapreso in seguito al decorrimento dei termini ordinari, sempre quando non abbia curato la notificazione del decreto. La notificazione può aver luogo anche mediante lettera raccomandata.

Art. 3.

La domanda per ottenere la dilazione pei pagamenti prevista dall'art. 3 del suddetto decreto Luogotenenziale, deve essere proposta con ricorso al presidente del tribunale nella cui giurisdizione ha domicilio il richiedente o trovasi la sede principale della Società.

Per le domande presentate successivamente alla pubblicazione del presente decreto, è competente a provvedere il pretore, sempre quando l'ammontare dei debiti non superi complessivamente le lire cinquemila.

Art. 4.

Il presidente e il pretore debbono verificare l'elenco dei creditori presentato dal richiedente ed assicurarsi che esso sia completo. Devono altresì verificare se la notificazione dell'ordinanza di convocazione dei creditori, prescritta dall'art. 4 del predetto decreto Luogotenenziale, sia stata fatta a tutti i creditori, nei confronti dei quali si chieda la proroga.

Art. 5.

Il processo verbale dell'adunanza dei creditori deve indicare il nome e cognome dei creditori comparsi e le dichiarazioni di ciascuno di essi intorno alla verità ed entità dei singoli crediti e alla domanda di dilazione.

Deve pure indicare le proposte fatte dei provvedimenti conservativi e le persone designate come commissari di vigilanza nell'interesse dei creditori.

Art. 6.

La dilazione può essere concessa anche pel pagamento dei crediti aventi ipoteca, pegno od altro privilegio.

Non può essere concessa pei crediti dello Stato, delle Provincie e dei Comuni a causa dei tributi.

Art. 7.

Il presidente e il pretore provvedono sulla domanda di dilazione con ordinanza non soggetta ad alcun gravame.

La scelta del commissario di vigilanza deve cadere preferibilmente su di un creditore. Per tale ufficio non è dovuto alcun compenso.

Art. 8.

Se la domanda di dilazione sia respinta, il debitore non può proporla se non dopo il decorso di due mesi, e sempre quando siano modificate le condizioni economiche dell'azienda ed offerte più valide garanzie a norma dell'art. 3 del su citato decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 739.

Art. 9.

L'ordinanza del presidente o del pretore, che accorda la dilazione, è notificata a cura del debitore, anche mediante lettera raccomandata, ai creditori che non abbiano assistito all'adunanza.

Se il debitore ometta tale adempimento, è tenuto a sopportare le spese degli atti, che il suo creditore abbia fatto in seguito al decorrimento dei termini ordinari, e non può domandare il risarcimento di danni.

Art. 10.

Il provvedimento che concede la moratoria non è soggetto a pubblicazione.

Il cancelliere non può darne visione o rilasciarne copia a chi non dimostri avere legittimo interesse, e in seguito ad autorizzazione rilasciata, rispettivamente, dal presidente o dal pretore.

Art. 11.

Il presidente può delegare ad un giudice le attribuzioni conferitegli dal su citato decreto Luogotenenziale e alle presenti disposizioni.

Art. 12.

Il debitore, che ha ottenuta la dilazione, è obbligato a corrispondere gli interessi sulle somme non pagate nella misura legale, salvo che il presidente o il pretore, sentiti i creditori nell'adunanza di cui all'art. 5, abbia fissato con l'ordinanza una diversa misura.

Art. 13.

Se il commerciante, che chiegga la dilazione pei pagamenti, sia debitore come emittente o accettante di effetti cambiari, il presidente o il pretore può prorogare la scadenza dei medesimi.

Gli effetti cambiari, i cui termini di scadenza sieno stati prorogati, non debbono essere rinnovati e conservano la loro piena efficacia fino alla scadenza del termine prorogato.

Il protesto per mancato pagamento, nei casi richiesti dalla legge, deve elevarsi soltanto alla scadenza di quest'ultimo termine.

Art. 14.

I documenti e gli altri mezzi di prova atti a rischiarare il giudizio sulla domanda di dilazione possono essere presentati senza le formalità prescritte dalle leggi sul registro e bollo.

Art. 15.

Il presente decreto anderà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ORLANDO — CAVASOLA — DANEO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

# COMUNICATO

Constatato con compiacimento come il personale abbia largamente contribuito alla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, si comunica che, in attesa di conoscere per il mese di luglio il preciso importo complessivo, desunto dai ruoli paga, della sottoscrizione stessa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al detto mese di luglio, la somma di lire 108.000, che, in base ai dati raccolti, si approssima a quella che risulterà dalle scritturazioni contabili. Di tale somma lire 36.000, e cioè il terzo, sono state versate al sig. Presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa e lire 72.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate, d'intesa col Ministero dell'Interno, ai sigg. Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

---

**Ordine di servizio n. 226,** (A. L. M. R. T. V.).

**Inventario dei materiali di esercizio.**

1. I materiali d'esercizio sono classificati nelle seguenti categorie:

I. Macchinario ed accessori.
II. Mezzi d'opera.
III. Istrumenti di peso, di misura e di controllo, elettrici, meccanici ed a mano.

IV. Attrezzi per operai, per macchine utensili, per carrozze, carri ordinari e speciali, e per galleggianti.

V. Modelli per fonditori.

VI. Mobili, arredi, stufe, macchine da scrivere, timbratrici e calcolatrici, apparecchi per riproduzione disegni o scritture, libri, ed altri oggetti non compresi nelle categorie precedenti.

Le norme per l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio, indicano la classificazione di dettaglio dei singoli oggetti e quelli che fanno parte del minuto materiale d'esercizio.

2. I materiali d'esercizio sono affidati a consegnatari, i quali rispondono degli oggetti ricevuti.

3. L'inventario dei materiali d'esercizio è tenuto dagli uffici di Ragioneria, in contraddittorio coi consegnatari, a mezzo del:

*a)* Conto corrente per ogni consegnatario, per registrarvi la consistenza a valore degli oggetti affidati al consegnatario stesso, e le successive variazioni;

*b)* Libro d'inventario, nel quale la consistenza degli oggetti è descritta per qualità, quantità, prezzo unitario e valore complessivo, col rispettivo movimento di carico e scarico.

4. Alla fine di ogni anno finanziario, i consegnatari chiudono il conto corrente, stabiliscono il saldo e lo comunicano all'ufficio di Ragioneria di competenza, che lo confronta col proprio conto corrente e lo restituisce vidimato.

Gli uffici di Ragioneria comunicano poi detti saldi e le situazioni complessive degli aumenti e delle diminuzioni d'inventario al proprio Servizio centrale, il quale ne riassume le risultanze e determina la consistenza a valore del materiale di esercizio.

5. I Servizi, le Unità speciali ed i Capi Compartimento stabiliscono annualmente gli aumenti occorrenti alla dotazione del minuto materiale d'esercizio a carico dei fondi patrimoniali, compilano i preventivi a valore e li trasmettono al Servizio Ragioneria, che li riassume e li sottopone all'approvazione dell'Autorità competente. Ottenuta l'approvazione, ciascun Servizio amministra e liquida il proprio stanziamento annuo.

I preventivi speciali per provvista (a carico di detti fondi) di macchinario, meccanismi, apparecchi, attrezzi, ecc. sono trasmessi, di volta in volta, direttamente dai Servizi alla approvazione dell'Autorità competente.

6. Gli oggetti prelevati in conto delle approvazioni di cui al punto precedente, devono essere inscritti nei libri d'inventario.

Sono parimenti inscritti in inventario gli oggetti in qualsiasi modo acquisiti al patrimonio ferroviario.

7. I materiali d'esercizio resi inservibili dall'uso debbono essere sostituiti a carico delle spese ordinarie di esercizio dei rispettivi Servizi ed Unità speciali, colle modalità stabilite dalle citate norme.

8. I materiali d'esercizio esuberanti o riconosciuti non più utilizzabili, e che non occorre ulteriormente di conservare, si versano a magazzino in diminuzione d'inventario reintegrando i fondi patrimoniali del loro valore inventariale, a carico delle spese dell'esercizio; salva l'eccezione di cui al susseguente punto 9.

Tali versamenti non possono superare i limiti di spesa assegnati a ciascun Servizio ed Unità speciale nel bilancio.

9. I macchinari e i mezzi d'opera non classificati fra il minuto materiale d'esercizio e gli impianti speciali che provengono dalle cessate Società ferroviarie, e che per mutate condizioni d'esercizio non fossero ritenuti più utilizzabili, anzichè essere versati a magazzino in diminuzione d'inventario colle modalità di cui al punto 8, vengono, fino a nuova disposizione, radiati dagl'inventari in diminuzione del patrimonio, sentito il Servizio Ragioneria e previa approvazione dell'Autorità competente.

Il valore di ricavo dalla alienazione di detti materiali d'esercizio, al netto delle spese di demolizione, viene portato a reintegro dei fondi patrimoniali.

Le proposte per tali radiazioni devono dimostrare che il materiale, per le mutate condizioni di esercizio, pur essendo in condizione di servibilità, non può più essere utilizzato.

10. In occasione di cambio del consegnatario, o quando lo si ritenga opportuno, si procederà alla verifica della consistenza degli inventari, redigendone verbale.

Il Servizio Ragioneria provvede alle verifiche saltuarie, coordinandole con quelle che si eseguiscono in occasione del cambio del consegnatario.

11. Nelle norme citate, pubblicate in fascicolo a parte, vengono anche stabilite le modalità amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari dei materiali d'esercizio.

Col presente Ordine di servizio e con le sopraindicate norme, restano abrogati:

l'Ordine di servizio n. 90-1912;

l'Istruzione n. 8-1912;

l'Istruzione n. 3-1913;

l'Appendice n. 1 allegata all'Ordine di servizio n. 300-1914; nonchè ogni altra disposizione in quanto sia contraria a quelle contenute nel presente Ordine di servizio.

Le norme succitate saranno distribuite agli uffici interessati ed ai consegnatari, a cura dei rispettivi Servizi ed Unità speciali.

---

## Ordine di servizio N. 227. (C.).

### Norme per il carico delle merci a piccola velocità.

**(Vedi ordine di servizio n. 48-1914).**

A modificazione di quanto è disposto a pag. 5 delle norme suddette, circa la qualità dei carri da usarsi per il carico delle merci pericolose e nocive (Allegato N. 9 alle Tariffe), la nota, di fronte alla Categoria 5ª, dovrà essere sostituita con la seguente:

« Queste merci si caricano in carri chiusi, o in mancanza, in carri aperti con copertone, eccezione fatta per lo zolfo (compreso il calcarone) in pani od in pezzi, il quale si trasporta anche in carri aperti senza copertone ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 228. (C)

### Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei carri di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di servizio n. 173-1915).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata, è accordata anche alla Ditta Brunetti Michele e figlio, di Ortona, che dovrà aggiungersi nell'elenco allegato all'Ordine di servizio n. 307-1913.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 229. (C.).

### Trasporti militari.

(Vedi Ordine di servizio n. 122-1915).

Dal 1° agosto 1915 non sono più in vigore sulla ferrovia Suzzara-Ferrara le speciali disposizioni concernenti i trasporti militari, richiamate nel paragrafo 121 *bis* del nuovo Capo IV del « Regolamento pei trasporti militari », dal quale paragrafo deve perciò esser depennata l'indicazione della nominata ferrovia.

I trasporti su detta linea avranno quindi luogo colle norme del conto corrente, riprodotte nel successivo paragrafo 122.

Coll'occasione si avverte che le agevolazioni di trasporto di cui al paragrafo 120 del citato « Regolamento pei trasporti militari » sono state estese al personale della Croce Azzurra.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 230. (C.).

### Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi Ordini di servizio n. 41, 102, 109 e 157-1915).

La validità delle riduzioni di tariffa concesse dalle ferrovie sotto indicate per le spedizioni di *frumento, farina di frumento e semolini*, di cui gli Ordini di servizio N. 41, 102, 109 e 157-1915, è prorogata a tutto il mese di agosto 1915, ferme restando tutte le disposizioni degli Ordini di servizio stessi:

Ferrovie Secondarie Sarde;
» Reali Sarde;
Ferrovia Mandela-Subiaco;
» Rezzato-Vobarno;
» Brescia-Iseo-Edolo;
» Valle Brembana;
» Massa Marittima-Follonica Porto;
» Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
» Cancello-Benevento;
» Nardò-Tricase-Maglie;
» Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Si avverte inoltre che anche la ferrovia Castelbolognese-Riolo ha accordata per il proprio percorso la riduzione del 50 % per i trasporti di frumento e farina di frumento (compresi i semolini), effettuati per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, dei Comitati di soccorso e delle Società Cooperative.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 231. (M. e L.).

### Attivazione del doppio binario sul tratto Genova B.-Quarto dei Mille della linea Genova-Spezia con deviazione a monte del tratto compreso fra le progressive Km. 2 + 540 e Km. 4 + 552.

Dalle ore 13 del giorno 12 agosto 1915, sarà attivato il servizio a doppio binario sul tratto Genova B.-Quarto dei Mille della linea Genova-Spezia; in pari tempo verrà soppresso il servizio sull'attuale binario di corsa lungo il tratto compreso fra le progressive chilometri 2 + 540 e 4 + 552, in corrispondenza del quale la nuova linea di raddoppio viene deviata a monte dell'abitato di Sturla.

Il tronco a doppio binario ha origine alla progressiva chilometro 0 + 733 all'estremo est della stazione di Genova B.le e termina alla progressiva Km. 4 + 525 all'estremo ovest della stazione di Quarto. Si sviluppa con curve di raggio variabile da m. 500 a m. 1000 e con pendenze variabili dal 2,54 ‰ al 6,4 ‰.

Lungo il nuovo tronco di raddoppio esistono varie opere d'arte fra cui:

il cavalcavia di Torralba della larghezza di m. 15; la galleria S. Martino, lunga m. 1394,94 costituita in parte da due gallerie a semplice binario parallele ed in parte da un tronco di galleria a doppio binario unito alle precedenti da una camera di intersezione situata all'origine della deviazione della linea attuale; il sottovia obliquo a 3 luci, in corrispondenza del torrente Vernazza; la galleria Rossi lunga m. 234.29; il viadotto di Sturla a 10 luci; la galleria Lamba Doria lunga m. 425; il sottopassaggio obliquo a una luce di m. 11.10 in corrispondenza della Via Lujolo; la galleria Spinola lunga m. 133, e due case cantoniere doppie.

Il nuovo tronco comprende - in sostituzione dell'attuale che viene soppressa - la nuova fermata di Sturla al Km. 5 + 540.84 con Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4360. Essa è abilitata ai servizi viaggiatori e merci con le medesime limitazioni di quella attualmente in esercizio.

In dipendenza dell'impianto del doppio binario venne provveduto alla sistemazione del segnalamento, che dalla data suddetta sarà così costituito:

*Genova Brignole*: lato Spezia:

Per i treni in partenza, semaforo, a m. 240 dall'asse del F. V. a due ali che comandano, la superiore ai treni diretti allo scalo Terralba, l'altra ai treni diretti verso Spezia: a quest'ultima si trova accoppiata l'ala di avviso del semaforo di blocco del posto numero 4.

Per i treni in arrivo: semaforo a due ali di I categ. a metri 200 dalla punta del deviatoio di allacciamento fra i due binari di corsa; l'ala superiore comanda ai treni diretti al F. V., l'altra ai treni diretti al Fascio merci.

Semaforo ad un'ala a m. 80, verso Genova, dal posto di movimento dello scalo Terralba, che comanda ai treni in partenza dallo scalo medesimo verso Genova.

I detti segnali e i deviatoi inseriti sui binari di corsa sono manovrati dall'apparato centrale della cabina B (posto di blocco N. 3).

*Scalo Terralba* - cabina C (posto di blocco n. 4).

Per i treni in partenza verso Spezia; due semafori ad un'ala a m. 85, dalla cabina, verso Genova, il semaforo a sinistra comanda ai treni in partenza dallo Scalo; quello a destra ai treni in partenza da Genova.

Per i treni in arrivo: semaforo a due ali di I categ. a m. 100 dalla punta del deviatoio della comunicazione fra i due binari di corsa; preceduto a m. 571 da dischetto d'avviso a due luci: (arancio-verde) collocato nella galleria S. Martino e preceduto a sua volta a m. 100 da un risonatore: l'ala superiore comanda ai treni diretti a Genova, l'altra a quelli diretti allo Scalo. All'ala superiore trovasi accoppiata l'ala di avviso del semaforo a due ali di protezione di Genova B.

*Quarto dei Mille* (posto di blocco n. 5) lato Genova:

Semaforo ad un'ala di I categ. accoppiata ad ala di avviso del semaforo di partenza da quarto, verso Spezia, a m. 339 dall'asse

del F. V. e preceduto a m. 523 dal relativo semaforo di avviso. Semaforo di I categ. a m. 151 dall'asse del F. V. che comanda ai treni in partenza verso Genova.

Il presente ordine di servizio modifica quelli n. 13-1907 e 81-1910.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 53, 54, *e* 55. *del Compartimento di Genova.*

---

**Circolare N. 54.** (M. T. V. San.)

**Trasporti di profughi di guerra.**

Premesso che per disposizioni date dal Comando Supremo del R. Esercito e dal Ministero dell'interno (Direzione generale della Sanità pubblica), le persone che dalla zona di guerra vengono dirette all'interno del Regno dovranno subire un primo controllo sanitario *nelle località di sosta,* stabilite dall'autorità militare presso il confine, e che queste persone (profughi) saranno concentrate, per quanto è possibile, nelle stazioni di partenza, per evitare viaggi di persone isolate e di piccoli gruppi, che sarebbero difficilmente sorvegliabili, e avviate *alle località di smistamento,* cioè nelle stazioni, nelle quali i profughi saranno presi in consegna dalle autorità sanitarie locali per il completamento delle operazioni di polizia sanitaria;

per i trasporti dalle località di sosta a quelle di smistamento si stabilisce quanto segue:

1° — Nella stazione di Udine e in quella di S. Vito al Tagliamento (per Portogruaro) sarà concentrato il materiale necessario per l'eventuale trasporto di profughi provenienti dalla zona dell'Isonzo e limitrofe.

In ciascuna di dette località sarà tenuto pronto un treno colla seguente composizione ed ubicazione a cominciare dalla locomotiva:

Bagagliaio intercomunicante (DI), orientato in modo che il compartimento per il personale sia disposto verso la macchina;

Carro stazione mobile di disinfezione (FI, VIo) oppure orientato in modo che la sezione non infetta sia disposta verso il precedente veicolo;

Carro merci chiuso intercomunicante (FI);

9 carrozze di III classe intercomunicanti, a carrelli (CIz), delle quali almeno le due prime, finchè non ne sia stata approntata una quantità sufficiente per tutte le esigenze del servizio, debbono essere con ritirate specializzate, munite cioè di cassetta per la raccolta e la disinfezione degli escrementi;

1 carrozza mista di I e II classe, oppure mista di I e III, intercomunicante, con ritirata (ABI ovvero ACIz, gruppo da 68000 a 68104), coi compartimenti di prima classe formanti coda.

2° — In ciascuna delle dette stazioni di Udine e di S. Vito al Tagliamento si terranno pronte sette altre CIz, delle quali almeno tre, finchè non si sia provveduto come sopra, con latrine specializzate, per l'eventuale aumento di composizione dei treni speciali, e a disposizione della Sanità pubblica, qualora questa le ritenesse necessarie per il trasporto di profughi, che per il loro numero ristretto dovessero viaggiare in carrozze aggiunte, in testa o in coda, ai treni ordinari.

3° — Anche per i trasporti di profughi in origine da località di sosta servite da stazioni di ferrovie secondarie dovrà essere usato materiale delle ferrovie dello Stato.

4° — La Divisione Movimento di Venezia, quando riceve la richiesta dei trasporti di profughi, oltre ad impartire le disposizioni di propria competenza, dovrà dare avviso del trasporto all'Ispettore sanitario ed al Capo verificatore di Udine, nonchè alla Divisione Veicoli, nella cui circoscrizione si trova la località di smistamento destinataria del trasporto.

Qualora a stazioni pervenissero richieste dall'autorità militare per trasporti di profughi in piccoli drappelli, le richieste medesime saranno integralmente comunicate per telegrafo alla Divisione Movimento di Venezia, che curerà le partecipazioni, di cui al precedente capoverso.

Negli avvisi di trasporti da effettuarsi in carrozze aggiunte a treni ordinari, dovrà altresì indicarsi se e quante carrozze debbano essere munite delle cassette speciali per le ritirate *e se la Sanità pubblica abbia richiesto la scorta del Sanitario.*

5° — La stazione di Udine, quando riceve l'ordine di inviare il materiale di uno degli indicati treni speciali in altra stazione per l'effettuazione di un trasporto di profughi, dovrà provvedere a che il treno possa poi partire dalla stazione origine del trasporto coi veicoli ubicati e girati in conformità a quanto è detto al paragrafo 1.

La stazione di Portogruaro provvederà, occorrendo, in modo analogo per il materiale in deposito a S. Vito al Tagliamento, che transiti in essa per recarsi alla stazione origine del trasporto.

6° — Le locomotive, destinate ad effettuare i treni speciali per trasporti di profughi dalle stazioni di origine sino a Verona, o sino a Padova per quelli da istradarsi verso Monselice, dovranno essere munite degli apparecchi per riscaldamento a vapore in perfette condizioni di funzionamento.

Nella stazione di origine la locomotiva dovrà essere unita al treno in tempo per potere iniziare il preventivo riscaldamento della stufa di disinfezione, e cioè 60 minuti prima dell'ora di partenza. Nelle stazioni, in cui vengono ritirati il carro per disinfezione e il carro FI ordinario, dovranno essere tolti d'opera gli accoppiamenti pel riscaldamento a vapore, e collocati nella sezione non infetta del carro di disinfezione.

7° — Spetta al personale del Servizio Veicoli provvedere all'applicazione e preparazione delle cassette speciali per le latrine delle carrozze; e così anche quando il trasporto abbia origine da stazioni di ferrovie secondarie.

8° — Un sanitario dell'Amministrazione ferroviaria accompagnerà i profughi viaggianti in treni speciali, dalla stazione di partenza a quella di smistamento.

In tal caso il sanitario, che porterà un distintivo speciale di riconoscimento, avrà con sè una cassetta pel pronto soccorso e dei medicinali più comuni, e sarà coadiuvato da agenti di pubblica sicurezza, da una guardia di sanità e dal personale necessario al funzionamento della stazione mobile di disinfezione, il quale sarà fornito dalla Direzione di Sanità pubblica.

Qualora questa lo richieda, il sanitario dovrà scortare anche, provvisto della detta cassetta di soccorso, i trasporti di profughi, che viaggino in carrozze aggiunte a treni ordinari.

9° — Nel caso di trasporto di profughi in carrozze aggiunte a treni ordinari, per il quale sia stata richiesta la scorta del medico ferroviario, si dovrà riservare per esso il compartimento di I classe più vicino alle carrozze, in cui prendono posto i profughi.

In un compartimento di queste ultime dovranno essere posti uno o più mastelli per le disinfezioni chimiche, affidati alla custodia del personale incaricato delle disinfezioni.

Tanto i recipienti e i disinfettanti quanto il personale verranno forniti dalla Direzione di Sanità pubblica.

**10° — Durante il viaggio il medico incaricato della vigilanza sanitaria provvederà:**

*a*) - alla visita medica di tutte le persone che compongono la carovana, prendendo nota dei fatti che riterrà meritevoli di considerazione;

*b*) - all'isolamento, nello speciale compartimento vuoto, degli individui sospetti di malattie infettive;

*c*) - al ricovero degli infermi di malattie infettive nelle stazioni delle località, che a lui consta siano munite di ospedali di isolamento e di adatti mezzi di trasporto (1), richiamando su

---

(1) Le stazioni di cui sopra, sono le seguenti: Alessandria, Bassano Veneto, Belluno, Benevento, Bologna, Brescia, Brindisi, Caserta, Castelfranco Veneto, Catania, Cervignano, Chivasso, Cittadella, Cividale, Faenza, Feltre, Ferrara, Firenze Campo Marte, Foggia, Foligno, Genova P. B., Genova P. P., Mantova, Messina, Mestre, Milano C., Milano P. S., Milano P. V., Montebelluna, Napoli, Padova,

ciò l'attenzione del capo stazione, perchè questi faccia le segnalazioni prescritte dalle disposizioni ferroviarie vigenti;

*d*) - ad iniziare la disinfezione degli effetti di uso personale sudici e continuarla per quanto consentono la durata del viaggio ed i mezzi di cui dispone;

*e*) - a segnalare telegraficamente al Ministero dell'interno (Direzione generale della Sanità pubblica) le eventuali novità di carattere sanitario da lui constatate.

11° — Per la disinfezione degli effetti di uso personale sudici, di cui al punto d) del paragrafo precedente, si osserveranno le norme seguenti:

*a*) Gli effetti da disinfettarsi si caricheranno nel carro FI ordinario, mentre quelli ingombranti, che non dovessero essere sottoposti a disinfezione, si caricheranno nel DI;

*b*) Durante la prima parte del viaggio, prima cioè che siano ritirati il carro-stazione mobile di disinfezione e il carro FI, si passeranno alla stufa tutti gli effetti radunati nel carro FI, che a disinfezione compiuta saranno raccolti nel DI;

*c*) Nella seconda parte del viaggio, dopo cioè che saranno stati ritirati il carro-stazione mobile di disinfezione e il carro FI, saranno restituiti ai proprietari gli effetti disinfettati.

12° — Il carro-stazione mobile di disinfezione e il carro FI ordinario, in composizione ai treni speciali per profughi, dovranno essere ritirati o a Mestre o a Padova o a Verona, secondo le indicazioni del sanitario di scorta.

Nel caso di regresso a Mestre, qualora si debba far proseguire il carro-stazione mobile per disinfezione, l'intero gruppo (DI, carro per disinfezione e FI) sarà portato alla nuova testa del treno, in modo che il DI si trovi contiguo agli altri veicoli, e sia ristabilita la unione della condotta pel riscaldamento a vapore dalla locomotiva al carro per dinsinfezione.

---

Parma, Pavia, Piacenza, Pisa C., Pistoia, Pordenone, Portogruaro, Portonaccio, Potenza, Rimini, Roma Termini, Roma Tuscolana, Rovigo, Salerno, S. Giorgio Nogaro, Sulmona, Taranto, Terni, Torino P. N., Torino Dora, Treviso, Udine, Venezia, Verona P. V., Vicenza.

In ogni caso si dovrà riattivare l'intercomunicazione tra i diversi veicoli del treno.

La stazione, che avrà ritirato il carro per disinfezione e quello FI ordinario, provvederà colle norme in vigore a far disinfettare quest'ultimo dalla locale Squadra di disinfezione, e restituirà quindi prontamente entrambi i veicoli alla località di residenza.

13° — Il capo della stazione di partenza del trasporto (sia con treni speciali che ordinari), quello della stazione d'arrivo e il personale di scorta al treno si atterranno a quanto prescrivono le « Norme di applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari ecc. », allegati all'Ordine di servizio 394-1912, e specialmente agli articoli 7, 8, 9, 15, 16, che si trascrivono in calce (1); tutto il personale inoltre dovrà corrispon-

---

(1) Art. 7.

AVVISI TELEGRAFICI ALLE AUTORITÀ ED ALLA STAZIONE DESTINATARIA DEL VIAGGIATORE MALATO.

Il capo stazione, che mette in partenza una carrozza con compartimento riservato per un viaggiatore dichiarato o sospettato affetto da malattia contagiosa, deve sempre darne avviso telegrafico alla stazione in arrivo, ed alla propria Divisione Movimento, indicando il numero della carrozza e la natura della malattia, e specialmente se questa fu riconosciuta o meno da regolare certificato medico; inoltre avviserà il capo conduttore con mod. M-40. Il capo stazione di arrivo, non appena ricevuto l'avviso telegrafico di cui sopra, ne darà comunicazione al sindaco del luogo per gli opportuni provvedimenti di sua competenza. Non dovrà però impedire la libera uscita dalla stazione nè al malato, nè alle persone che lo accompagnano; così pure non potrà ostacolare la consegna dei bagagli, siano essi a mano o spediti a parte, salvo che non esistano speciali ordinanze in proposito rispetto alle persone, o alle cose.

Art. 8.

DISINFEZIONI PRESCRITTE PER TRASPORTO DI MALATI CONTAGIOSI.

I compartimenti, che hanno servito al trasporto di malati contagiosi, o supposti tali, e le ritirate usate dai medesimi debbono essere sottoposti ad una rigorosa disinfezione prima di essere nuovamente ammessi a circolare in servizio.

Così pure dovranno essere disinfettati i locali che si avesse motivo

dere a quanto il medico di scorta crederà di dover disporre in materia sanitaria.

Per i trasporti, che hanno origine in stazioni di altre Amministrazioni, spetta alla stazione ferroviaria dello Stato di transito di dare gli avvisi, di cui l'Art. 7 delle norme citate.

14° — Le carrozze che hanno servito al trasporto di profughi dovranno essere sottoposte nella stazione di arrivo a disinfezione straordinaria da eseguirsi dalla competente squadra delle ferrovie dello Stato.

Qualora il trasporto avesse termine in stazione di una ferrovia secondaria, questa assume l'obbligo di far chiudere, piombare, isolare ed eventualmente trattenere le carrozze da disinfettarsi fino a disinfezione ultimata. Per la disinfezione si rivolgerà alle ferrovie dello Stato a mezzo della stazione di contatto colle ferrovie stesse.

---

di ritenere infetti per la sosta nei medesimi degli ammalati, tenendo presente però che il semplice transito degli infermi, specialmente se adagiati in barelle o portantine, non può essere motivo sufficiente per ritenere infetti i locali.

Le barelle, le lettighe od altri oggetti, che abbiano servito al trasporto di persone affette da malattie contagiose, dovranno pure essere sottoposti a disinfezione.

### Art. 9.

#### Casi in cui l'ammalato abbandoni la carrozza prima che la medesima sia giunta al termine del viaggio.

Qualora si verifichi il caso che l'ammalato debba lasciare il compartimento prima che la carrozza sia giunta al termine del viaggio, il personale del treno, dopo essersi assicurato che i finestrini sieno chiusi, chiuderà a chiave i compartimenti e le latrine ritenuti infetti, e farà piombare dalla stazione tutte le relative porte d'accesso.

Quando ciò non sia possibile, eserciterà una rigorosa sorveglianza perchè nessuno possa entrare negli ambienti sopra indicati.

La carrozza potrà in seguito proseguire fino al termine del viaggio.

### Art. 15.

#### Obblighi del capo conduttore.

Il capo conduttore del treno, col quale viaggia una carrozza occupata da persona affetta da malattia contagiosa o supposta tale, od

15° — Nella stazione di smistamento d'arrivo dei profughi la vuotatura e la disinfezione delle cassette speciali applicate alle ritirate delle carrozze dovrà essere fatta il più presto possibile dal personale del Servizio Veicoli, il quale dovrà quindi riapplicarle alle carrozze dopo però che sarà stata eseguita anche la disinfezione delle medesime.

16° — La stazione di smistamento d'arrivo dei profughi, dopo che il materiale è stato disinfettato, lo ritornerà fuori servizio, debitamente piombato e chiuso a chiave, alla stazione di deposito con treni ordinari, semprechè non fosse già stato disposto il ritorno con treno speciale.

---

anche soltanto una carrozza che abbia servito al trasporto di un malato contagioso, deve praticare apposita annotazione sul foglio veicoli, riportando la serie, il numero e la sigla della carrozza ed indicando quali siano i compartimenti da disinfettare.

Su tale annotazione richiamerà l'attenzione del capo conduttore che lo dovesse sostituire prima che la carrozza sia staccata dal treno.

Alla stazione di destinazione della carrozza, il capo conduttore ne farà regolare consegna, mediante mod. M-40-*a* al capo stazione o a chi per esso, notificando col modulo stesso che la carrozza deve essere disinfettata. Analogo avviso verbale, se è possibile, dovrà darsi dal capo conduttore al manovratore che stacca la carrozza stessa dal treno, ed al personale incaricato delle visite delle carrozze, di cui l'art. 36 dell'Istruzione per il personale dei treni e l'art. 3 dell'Ordine di servizio n. 181 del 1908 (agenti di stazione e verificatori).

### Art. 16.

#### Ritiro delle carrozze dalla circolazione e richiesta della squadra di disinfezione.

La stazione che ritira dalla circolazione una carrozza da disinfettarsi, vi applicherà su entrambi i lungheroni il mod. M.-264 (« da disinfettarsi »), la terrà isolata dalle altre in un binario posto in luogo appartato e non frequentato dal pubblico, e provvederà, se già non fu fatto, che i vetri dei finestrini ne siano chiusi e gli sportelli serrati a chiave e piombati. Avviserà quindi con telegramma la competente squadra di disinfezione, dandone nello stesso tempo notizia al pro-

Nel caso che la stazione di smistamento non sapesse da quale delle stazioni di deposito (Udine o S. Vito al Tagliamento) venne fornito il materiale, dovrà chiedere alla Divisione Movimento di Venezia le necessarie istruzioni in tempo per poter ritornare senza ritardo il materiale stesso appena disinfettato.

---

Con la presente Circolare restano annullate tutte le disposizioni date in precedenza su tale materia.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 3, 4, 7, 8, 9, 11, 15, 32, 41, 42, 44, 45, 46 *ed ai Controllori del Materiale.*

---

prio Ufficio sanitario ed alla Divisione movimento; non omettendo di indicare nel telegramma la sigla, la serie ed il numero della carrozza da disinfettarsi.

Verificandosi il caso che sulle banchine o nella parte esterna delle carrozze vi siano avanzi di vomito o di qualsiasi materia, che rappresenti pericolo di contagio, si dovrà praticare subito il lavaggio con disinfettante, secondo le istruzioni tecniche speciali pubblicate a parte. I residui della lavatura dovranno essere possibilmente raccolti in un recipiente, che verrà collocato nell'interno della carrozza.

Il capo tecnico, o capo verificatore, o capo deposito dal quale dipende la squadra di disinfezione, appena ricevuto la richiesta, di cui sopra è cenno, disporrà che detta squadra si rechi il più sollecitamente possibile sul posto con gli attrezzi necessari, dandone conferma telegrafica al capo stazione richiedente ed indicando il treno di partenza della squadra.

---

## Circolare N. 55. (C.).

### Certificati d'origine per i trasporti di merci destinate alla Gran Bretagna.

(Vedi Circolare N. 19 e 29-1915).

Con riferimento alle comunicazioni fatte colle circolari N. 19 e 29-1915 e ferme restando le disposizioni relative ai vigenti divieti di esportazione, si notifica che il Governo Britannico ha deciso di esentare dall'obbligo del certificato d'origine, necessario per l'importazione nel Regno Unito delle merci provenienti dall'Italia, anche i seguenti prodotti tipici italiani:

Vino di Marsala - olio di oliva - mercurio - marmo ed alabastro greggio - zolfo - castagne - fiori freschi - frutta fresca da tavola - latte condensato - formaggi parmigiano, emental, pecorino, cacio cavallo, gorgonzola - corallo greggio.

Annotazione di ciò devesi quindi praticare nella detta Circolare N. 19-1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Circolare N. 56. (M. V.).

### Chiamate dei verificatori per visita e riparazione veicoli nelle stazioni prive di personale di verifica.

Nelle stazioni che non sono sede di personale di verifica va generalizzandosi il sistema di chiamare senz'altro il verificatore sul posto per ogni piccola avaria rilevata ai veicoli.

Ricordasi al riguardo che gli art. 20, 21 e 22 delle « Norme sull'uso delle etichette », edizione 1907, prescrivono che quando in una stazione priva di personale di verifica viene rilevata qualche

avaria ad un veicolo (tranne i casi di veicoli deviati o con avarie agli assi, pei quali valgono le disposizioni dell'art. 35 delle « *Norme per i dirigenti nell'applicazione dei Regolamenti e delle Istruzioni relativi al servizio movimento* »), oppure sorge il dubbio che qualche veicolo, anche se privo di avarie palesi, non sia in condizione di poter circolare con sicurezza, venga fatto visitare dal Macchinista del treno col quale viaggia o da quello di un treno di transito che abbia una sufficiente sosta nella stazione, e solo quando il macchinista dichiari che il veicolo non può viaggiare debba farsi richiesta del verificatore.

Nel richiamare il personale interessato ad una più diligente osservanza delle disposizioni sopra citate, si avverte che, ogni qual volta viene chiesto il verificatore, le stazioni debbono sempre indicare nella richiesta medesima la serie ed il numero del veicolo da riparare e, sommariamente, la natura delle avarie, in modo che la località che riceve la richiesta possa regolarsi per inviare sul posto l'agente più adatto al caso già munito degli attrezzi e, possibilmente, dei pezzi di ricambio che ritiene possano occorrere; ciò per evitare che debba ritornarvi una seconda volta.

*Da distribuirsi agli agenti delle classi* 2, 3, 4, 5, 7, 9, 32, 35, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Comunicazione.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 15 corr., n. 1979, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta A. A. Barbati & C. residente in Napoli, via A. Depretis 31, nonchè i suoi componenti signori Barbati Augusto Alberto fu Giovanni, Watteville Federico fu Giovanni, Cirillo Angelo fu Francesco, De Luca Carlo di Vincenzo, Izzo Domenico di Francesco e Haus Janni fu Adolfo.

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

## VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 5ª | Delegato | **Travaglini** Achille - Disegnatore - Div. Lav. Napoli (Linee Calabresi). | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Rivera** Emilio. |
| 5ª | Id. | **Raffaelli** Raffaello - Disegnatore - Div. Lavori Roma. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Gasperini** Manfredo. |
| 6ª | Id. | **De Sanctis** Gaetano - Applicato - Serv. Rag. Roma. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato della Circ. di Ancona **De Francesca** Saverio. |
| 7ª | Rappresentante | **Fanti** Ferdinando - A. Applicato - Uff. Cont. Prod. Torino. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente, per il mandato di Rappresentante, dal Rappresentante supplente **Nocentini** Giuseppe, per il mandato di Delegato, dal Delegato supplente **Paolone** Giuseppe. |
| 7ª | Delegato | **Bellardi** Armando - Applicato - Uff. Cont. Prod. Verona. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Vasconi** Luigi. |
| 7ª | Id. | **Cavalieri** Fausto - Applicato - Serv. Approvv. Roma. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Lepore** Stefano. |

| CATEGORIA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|
| Delegato | **Gatti** Pietro - Portiere - Dir. Traz. Genova. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Ottonello** Gerolamo. |
| Id. | **Interdonato** Giuseppe - Usciere - Div. Mov. Reggio C. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Traina** Stefano. |
| Rappresentante | **Vitali** Vitichindo - Applic. Princ. Mag. Stampe Bologna. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente per il mandato di Rappresentante, dal Rappresentante supplente **Fabretti** Alberto, per il mandato di Delegato, dal Delegato supplente **Seidenari** Guelfo. |
| Delegato | **Franci** Carlo Alberto - Applicato - Serv. Appr. Roma. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Bononcini** Achille. |
| Id. | **D'Elia** Giovanni - Manovale - Mag. Roma Trastevere. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato della Circ. di Ancona **Finocchi** Nicola. |
| Id. | **Lombardi** Achille - Manovale - Dep. Comb. Reggio C. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Gallo** Raffaele. |
| Delegato supplente | **Randazzo** Andrea - Cantoniere - Sez. Lav. Palermo. | **Randazzo** Andrea - Cantoniere - Palermo Sez. provvisoria. |
| Id. | **Scheda** Ricciotti - Fuochista - Dep. Loc. Lecco. | **Scheda** Ricciotti - Macchinista - Dep. Loc. Lecco. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 20ª | Rappresentante | **Burei** Federico - Verificatore - Sq. R. Torino P. N. | **Burei** Federico - Verificatore - Staz. Avezzano (Veicoli). |
| 20ª | Delegato supplente | **Armellino** Luigi - Verificatore - Sq. R. Ancona. | **Armellino** Luigi - Verificatore - Staz. Velletri (Veicoli). |
| 20ª | Delegato | **Stigliani** Vincenzo - Verificatore - Sq. R. Foggia. | **Stigliani** Vincenzo - Verificatore - Sq. R. Messina. |
| 23ª | Delegato | **Scaglione** Giuseppe - Manovale - Sq. R. Alessandria. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Cervelli** Vittorio. |
| 23ª | Delegato supplente | **Placanica** Nicola - Accenditore - Dep. Loc. Catanzaro M. | **Placanica** Nicola - C. Sq. Accenditori e Manovali - Dep. Loc. Catanzaro M. |
| 25ª | Delegato | **Venturi** Giuseppe - Manovale d'off. -Off. Veicoli Verona. | **Venturi** Giuseppe - Manovale d'Off. - Off. Loc. Verona. |
| 26ª | Rappresentante supplente | **Salvago** Nunzio - C. Staz. 1° gr. - Staz. Catania. | Incaricato di espletare il mandato anche per le circoscrizioni di Bari, Napoli e Reggio C. |
| 26ª | Delegato | **Lantini** Giuseppe - C. Stazione Princ. - Staz. Genova P. P. | **Lantini** Cav. Giuseppe - C. Staz. Princ. - Staz. Genova P. P. |
| 26ª | Delegato supplente | **Gai** Orlando - C. Stazione Princ. - Staz. Genova P. P. | **Gai** Orlando - Capo Staz. Princ. - Staz. Lecco. |
| 29ª | Rappresentante | **Fontano** Ulderico - C. Staz. Princ. - Staz. Milano C. | Rinunciatario al mandato di Delegato della Circ. di Milano ed al mandato di Rappresentante. |
| 29ª | Rappresentante supplente | **Cestari** Riccardo - C. Staz. 1° gr. - Staz. Ancona. | Nominato Rappr. effettivo. |
| 29ª | Delegato supplente | **Natini** Raffaele - C. gest. di 1° gr. - Staz. Domodossola. | Nominato Delegato. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 31ª | Delegato | **Tunetti** Adolfo - Applicato - Uff. Div. Mov. Palermo. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Borghese** Nunzio Giuseppe. |
| 31ª | Delegato supplente | **Ionna** Guglielmo - A. Applicato - Staz. Ancona. | **Ionna** Guglielmo A. Applicato - Staz. Mondolfo M. |
| 33ª | Delegato | **Colombo** Vittorio - G. di Staz. - Staz. Milano C. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Guandalini** Antonio. |
| 33ª | Id. | **Obino** Salvatore - C. Sq. alle Merci - Staz. Ancona. | **Obino** Salvatore - C. Sq. alle Merci - Staz. S. Vito Lanciano. |
| 35ª | Id. | **Massetti** Oreste - Manovr. - Staz. Antrodoco. | **Massetti** Oreste - Manovratore - Staz. S. Benedetto del Tronto. |
| 36ª | Id. | **Altomonte** Giuseppe - Manovale - P. V. Reggio C. | **Altomonte** Giuseppe - Frenatore - P. V. Reggio C. |
| 38ª | Id. | **Monticelli** Sallustio - C. Condut. -P. V. Mare Adriatico. | **Monticelli** Sallustio - Capo Conduttore - P. V. Napoli. |
| 45ª | Rappresentante | **Testaverde** Pietro - 2° Macchinista - Palermo. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente per il mandato di Delegato, dal Deleg. supplente **Fattori** Adolfo. |
| 46ª | Id. | **Gatto** Antonino - Fuochista - Palermo. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente, per il mandato di Rappresentante, dal Rappresentante suppl. **Ruiz** Carmelo e, per il mandato di Delegato, dal Delegato supplente **Urso** Ettore. |

## Ordine di Servizio n. 12v (P.).

## Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1915-1916.

(Vedi Ordine di servizio n. 4v-1914).

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1915-916 si concederanno dei sussidî di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidî si riportano annesse al presente Ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i proprî figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

### Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1915-1916.

#### Art. 1.

I sussidî d'istruzione, di cui al presente Ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studî presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi Stazione — Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado — Capi gestione — Sotto Capi Deposito — Assistenti tecnici — Contabili — Disegnatori — Applicati — Impiegati — Assistenti dei lavori — Aiutanti Applicati — Aiutanti Disegnatori — Capi fermata di 1° e 2° grado — Guarda magazzino — Assistenti — Macchinisti — Gerenti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidî d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidî d'istruzione è assolutamente facoltativa di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studî col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviarî o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidî conferibili per l'anno scolastico 1915-1916 sarà determinato dal Consiglio d'Amministrazione.

Non potranno conferirsi più di due sussidî contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidî agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

*a*) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del Tribunale;

*b*) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

*c*) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

*d*) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

*e*) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti e dagli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente ed

autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove na sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1914-1915 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1915.

### Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc. ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età;

*a*) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

*b*) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, e il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

### Art. 9.

La retta mensile dovuta al collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 42, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente padre dell'alunno, e L. 27 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 42 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente*.

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno* decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

### Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 42 si intende dovuto al collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dello anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

### Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 42 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 42 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

### Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore

per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30, da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari a lire 27 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica speciale regime dietetico esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un paglericcio, un materasso con

crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

### Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due *blouses*.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

### Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione*. — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo*. — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena*. — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

### Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera d) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subìre una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

### Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa, resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso: subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

### Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 12^V-1915.*

# ELENCO

**delle località i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.**

*Linea Pisa-Roma.*

Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Corneto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

*Linea Pisa-Cecina-Volterra.*

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

*Linea Ponte Galera-Fiumicino.*

Fiumicino.

*Linea Campiglia-Piombino.*

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

*Linea Empoli-Chiusi.*

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

*Linea Asciano-Grosseto.*

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

*Linea Attigliano-Viterbo.*

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

*Linea Orte-Terni.*

Nera Montoro — Narni.

*Linea Roma-Chiusi.*

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

*Linea Roma-Napoli.*

Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

*Linea Roma Termini-Terracina.*

Cecchina — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

*Linea Roccasecca-Avezzano.*

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — S. Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

*Linea Sparanise-Gaeta.*

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — S. S. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

*Linea Velletri-Segni Paliano.*

Lariano — Artena Valmontone.

*Linea Caianello-Isernia.*

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S. Agapito Longano.

*Linea Cancello-Benevento.*

Montoro — Solofra — Serino.

*Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.*

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

*Linea Napoli-Brindisi.*

Montecorvino — Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne.

*Linea Salerno--Mercato Sanseverino*

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

*Linea Battipaglia-Reggio.*

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — S. Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante

— Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

*Linea S. Eufemia-Catanzaro M.*

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

*Linea Sicignano-Lagonegro.*

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

*Linea Metaponto-Reggio*

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

*Linea Sibari-Cosenza.*

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino.

*Linea Cosenza-Paola.*

Pedace — Pitrafitta — Rende — S. Fili.

*Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.*

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

*Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.*

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

*Linea Giulianova-Teramo.*

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

*Linea Castellammare-Sulmona.*

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

*Linea Sulmona-Terni.*

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campana — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

*Linea Zollino-Otranto.*

Corigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

*Linea Foggia-Potenza.*

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliano.

*Linea Rocchetta-Spinazzola.*

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

*Linea Sulmona-Isernia.*

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

*Linea Isernia-Campobasso.*

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo in Grotte.

*Linea Spinazzola-Gioia del Colle.*

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

*Linea Foggia-Manfredonia.*

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

*Linea Bari-Taranto.*

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

*Linea Barletta-Spinazzola.*

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

*Linea Napoli-Benevento-Foggia.*

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Troia — Cervaro.

*Linea Benevento-Campobasso-Termoli.*

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

*Linea Canicattì-Licata.*

Delia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

*Linea Siracusa-Noto-Licata.*

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri

*Linea Valsavoia-Caltagirone.*

Leone — Fildidonna — Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

*Linea Termini Imerese-Messina.*

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Olivieri — Falcone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

*Linea Palermo-P. Empedocle.*

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

*Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.*

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

*Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.*

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

*Linea Palermo-Marsala-Trapani.*

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marausa — Paceco.

*Linea S. Caterina Xirbi-Catania.*

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

*Allegato* **B** *all'Ordine di servizio n. 12ᵛ-1915.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. 12ᵛ (P) 1915 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

**(Il Postulante)**

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

*Allegato* C *all'Ordine di servizio n. 12^v-1915.*

# ELENCO

**degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.**

---

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia di calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfond
» 1 Ombrello
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» - Coperte secondo stagione.

---

**Ordine di servizio n. 13v** (M. T. V.).

**Campagna saccarifera 1915.**

1) Noleggio dei carri agli Zuccherifici. — In relazione ad appositi contratti stipulati fra la nostra Amministrazione e le seguenti Ditte esercenti Fabbriche di zucchero, vengono assegnati alle medesime in noleggio carri aperti a sponde alte per l'attuazione dei trasporti dipendenti dalla campagna saccarifera e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dei trasporti stessi.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sucréries . . . . . . . . . . . | con | fabbrica a | Spinetta Marengo |
| Ostigliese . . . . . . . . . . . | » | » | Ostiglia |
| E. Maraini e C. . . . . . . . . . | » | » | Lendinara |
| Agricolo-Ferrarese . . . . . . . | » | » | Ferrara |
| Luigi Bonora . . . . . . . . . . | » | » | » |
| Gulinelli . . . . . . . . . . . | » | » | Pontelagoscuro, Massalombarda, Mezzano |
| Italiana Zucchero Indigeno, sede di Genova . . . . . . . . . . | » | » | Bologna. Granaiolo |
| Id. id., sede di Roma | » | » | Legnago, Rieti, Cesena, Rovigo, Bazzano |
| Ligure-Lombarda . . . . . . . . | » | » | Parma, Montepulciano, Sambonifacio, Tavernelle, S. Vito al Tagliamento |
| Italo-Belga . . . . . . . . . . | » | » | Foligno |
| Valsacco . . . . . . . . . . . | » | » | Valsacco |
| Agricolo-Lombardo . . . . . . . | » | » | Casalmaggiore |
| Saccarifera Genovese . . . . . . | » | » | Bondeno |
| Romana . . . . . . . . . . . . | » | » | Pontelagoscuro |
| Ligure Ravennate . . . . . . . | » | » | Classe |
| Eridania . . . . . . . . . . . | » | » | Forlì |
| Sucrérie et Raffinerie . . . . . . | » | » | Bottrighe |

2) Consegna e marcatura dei carri noleggiati. — La consegna dei carri agli Zuccherifici avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno stabiliti di comune accordo fra le Divisioni del Movimento e le Società esercenti gli Zuccherifici stessi; essa potrà

avvenire anche a gruppi ed in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

Le Divisioni del Movimento prenderanno in tempo accordi con quelle dei Veicoli per stabilire le località e le date in cui debbono effettuarsi le consegne e le marcature dei carri, il quantitativo dei carri da marcare e le inscrizioni da praticare su ciascuno dei medesimi.

La consegna anche parziale dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale mod. M-181, redatto in doppio esemplare a cura della stazione che fa la consegna stessa e firmato dai rappresentanti della Ferrovia e degli Zuccherifici.

Uno degli esemplari rimarrà alla Ditta ricevente e l'altro sarà spedito, in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna dei carri, alla competente Divisione del Movimento, la quale, entro 8 giorni, ne invierà copia alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o di Napoli, secondo la rispettiva circoscrizione, alla Divisione Veicoli interessata, a ciascuno dei Controlli Merci Interni di Torino, Verona, Pisa, Ancona ed al Controllo Cumulativo Italiano di Firenze.

A loro volta, le Delegazioni del Materiale mobile invieranno sollecitamente le dette copie di verbali all'Ufficio del Materiale mobile in Roma.

Su questi verbali dovranno risultare esattamente: la data di consegna, la marca, la serie ed il numero di servizio dei carri, la portata in tonnellate indicata sui longaroni, nonchè la tara, la quale dovrà essere controllata e stabilita esattamente per ciascun carro, valendosi all'uopo dei ponti a bilico delle stazioni ovvero di quelli esistenti nel recinto degli Stabilimenti, ogni qual volta la data di taratura esposta sui longaroni risulti anteriore ai sei mesi.

A cura delle competenti Divisioni dei Veicoli, sulle pareti dei carri noleggiati sarà esposta l'iscrizione: « *Barbabietole 1915* », seguìta dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Fabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

I carri noleggiati saranno a volta a volta consegnati promiscuamente nei singoli raccordi senza riguardo alla loro portata.

Qualora gli Zuccherifici non si prestassero a ricevere in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa dovrà figurare sul verbale, poichè dalla medesima dovrà sempre decorrere il nolo.

Nel caso invece si preveda di non poter consegnare a qualche Zuccherificio tutti o parte dei carri alla data prestabilita, la Divisione del Movimento interessata dovrà darne avviso allo stesso Zuccherificio almeno 8 giorni prima, indicando approssimativamente l'epoca nella quale la consegna potrà aver luogo.

3) Esazione dei corrispettivi. — All'atto della consegna dei carri agli incaricati delle Fabbriche, il capo della stazione ove si effettua la consegna, dovrà esigere dai medesimi una *tassa fissa* di L. 20 per ogni carro, aumentata di L. 7,50 per ogni tonnellata in più dei carri di portata superiore alle 12 tonnellate.

Le Divisioni del Movimento daranno preventive disposizioni alle stazioni pel pronto incasso e pel versamento degli importi di cui trattasi, accertando la loro esattezza ed effettuandone la regolarizzazione contabile.

Completata la consegna dei carri assegnati a ciascuna Fabbrica, le Divisioni del Movimento indicheranno al proprio Servizio l'ammontare delle singole riscossioni, distinte per Fabbrica, fatte dalle stazioni per tale titolo, ed accrediteranno al conto fuori bilancio 110 e partitari corrispondenti, l'importo di L. 2 per carro spettante, per l'eseguimento della marcatura e smarcatura, alle Divisioni Veicoli interessate, alle quali dovranno pure essere comunicati per norma i mod. R- 112, che emetteranno le Ragionerie compartimentali.

4) Uso e trattamento dei carri noleggiati. — I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri. In quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di servizio, dovranno perciò essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

I carri noleggiati dovranno essere adoperati esclusivamente per il trasporto delle barbabietole, dei relativi residui e delle calci di defecazione, fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le Fabbriche di zucchero alle quali i carri stessi sono assegnati.

Quando, per concessione speciale del Servizio del Movimento, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati più località sedi di Zuccherifici, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente per gli Zuccherifici stessi.

Le stazioni di partenza dovranno vigilare che i carri non siano caricati oltre la loro portata, compresa la tolleranza del 5 %, e vietare che sui medesimi si formino cumuli eccessivi, che possano determinare la caduta delle bietole durante la corsa e le manovre.

Verificandosi quest'ultima irregolarità, le stazioni dovranno ordinare lo scarico della parte eccedente.

Per i trasporti di fettucce destinate a stazioni di produzione di barbabietole, gli Zuccherifici dovranno servirsi di carri noleggiati; per quelli diretti ad altre località, impiegheranno invece esclusivamente carri ordinari.

I carri che hanno servito al trasporto di fettuccie dovranno sempre essere diligentemente ripuliti a destino.

Purchè autorizzati dal Servizio del Movimento (autorizzazione che verrà partecipata dalle Divisioni alle stazioni interessate) gli Zuccherifici potranno inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito dovranno eseguire le registrazioni d'uso, allo scopo di assicurare la percezione dei noli dovuti dalle Ferrovie medesime e delle altre tasse di passaggio, di manovra, ecc., stabilite per convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

Le stazioni applicheranno ai carri carichi le etichette prescritte per le spedizioni ordinarie. Agli Zuccherifici è data però facoltà di applicare ai carri carichi di barbabietole anche delle etichette colorate per distinguere le diverse provenienze dei loro prodotti, purchè non vengano coperte altre indicazioni esistenti sui carri.

5) MODO D'INOLTRO DEI CARRI NOLEGGIATI CARICHI E VUOTI. — Le Divisioni fisseranno i treni, sia ordinari che straordinari, da utilizzare pel trasporto dei carri noleggiati, tanto carichi quanto vuoti, in modo che tutti i carri possano partire dalla stazione mittente nella stessa giornata del carico od al più tardi nella notte successiva. Le stazioni provvederanno a loro volta per la pronta introduzione dei carri carichi nei binari di raccordo e perchè, non ap-

pena estratti dai medesimi, vuoti o ricaricati di fettuccie, possano ripartire per la loro destinazione.

In quanto lo consenta la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettuccie e dei carri vuoti, si dovranno utilizzare i treni ordinari. Qualora però l'orario dei treni merci ordinari non si presti allo scopo, i treni stessi dovranno essere sostituiti da appositi treni speciali o facoltativi, sopprimendo di conseguenza i treni ordinari sulla tratta corrispondente. Pei trasporti di fettuccie diretti a stazioni di produzione di barbabietole, dovranno essere utilizzati i treni destinati all'inoltro del materiale vuoto.

L'orario dei treni prescelti dovrà essere comunicato agli Zuccherifici affinchè a loro volta possano organizzare il lavoro di carico e di scarico in modo da concorrere efficamente all'intento di ottenere una rapida circolazione del materiale.

Le Divisioni del Movimento si manterranno in rapporti continui e diretti coi rappresentanti degli Zuccherifici incaricati di regolare questi trasporti per la parte di loro competenza. Scopo di siffatti accordi dovrà essere principalmente quello di disciplinare la circolazione del materiale vuoto, evitandone gli incroci; sollecitare le operazioni di carico, di scarico, di pesatura, in modo da non dare luogo ad agglomeramenti eccessivi di materiale nelle stazioni; regolare l'effettuazione e la utilizzazione dei treni merci all'uopo specializzati; intensificare i trasporti stessi specialmente nella 2ª quindicina del mese di settembre, a fine di affrettare la restituzione dei carri noleggiati per poter far fronte alle **necessità militari** ed ai **trasporti della vendemmia**.

6) Spedizioni di carri noleggiati vuoti. — I carri noleggiati vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte degli Zuccherifici, di regolare lettera di porto. Con una stessa lettera di porto non potrà essere spedito più di un carro; sulla medesima dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, che non siano coperti da un corrispondente numero di chilometri a carico, per fatto della Fabbrica di zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0,05 per carro e per chilometro.

Esempi:

I. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia, e li fa poscia rispedire a Modena ove vengono caricati per Bologna; la Ferrovia, in questo caso, in cui l'intero percorso a vuoto, Bologna-Samoggia-Modena, vien coperto dal percorso a carico Modena-Samoggia-Bologna, non esigerà alcuna tassa.

II. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio dei 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia e li fa poi rispedire a Lavino, ove vengono caricati per Bologna; in questo caso, in cui il percorso a vuoto, Samoggia-Lavino, non è coperto da un corrispondente percorso a carico, si applicherà, pei quattro carri presi ad esempio, la tassa di L. 0,05 per carro-chilometro computata sulla distanza che intercede fra Lavino e Samoggia e viceversa.

III. — I quattro carri vengono rispediti sempre vuoti e d'ordine dello Zuccherificio, una prima volta da Samoggia a Mantova e poscia da Mantova a Nogara, ove vengono finalmente caricati per Bologna (via Poggio Rusco). In questo caso la tassa sopradetta sarà applicata pei soli chilometri a vuoto non coperti numericamente dal susseguente percorso a carico, cioè sulla differenza chilometrica fra il percorso Bologna-Samoggia-Modena-Mantova-Nogara, e quello Nogara-Bologna (via più breve).

Le stazioni che riceveranno ordini dallo Zuccherificio di rispedire carri vuoti, dovranno scortarli con regolare lettera di porto, esponendovi però sempre la sopracitata tassa per l'intero percorso successivo al primo viaggio a vuoto. Gli eventuali rimborsi della medesima, totali o parziali, saranno fatti in sede di Controllo ed in base a domanda degli Zuccherifici.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti, eventualmente autorizzati a passare sulle linee di altre Amministrazioni (come dal penultimo periodo del punto 4°) dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria, da presentarsi dagli Zuccherifici, e saranno pure esenti da tassa di trasporto.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o per rispedire altrove i carri vuoti giunti vuoti.

7) Spedizioni di carri noleggiati carichi. — Le spedizi
dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tari
e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera
porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione special*

Per facilitare la verifica delle tasse, si prescrive che le s
zioni mittenti appongano sulle lettere di porto con apposito tim
la dicitura: « *Carro noleggiato* », indicando sempre sul docume
stesso la portata del carro risultante sui lungaroni.

8) Tassazione dei trasporti effettuati con carri nol
giati. — Ai trasporti eseguiti da e per le Fabbriche di zucche
con i carri ad esse assegnati, verranno applicate le tariffe in
gore per il genere dei trasporti stessi, notando che agli eff
del punto 1° comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in q
stione dovranno essere considerati come richiesti della portata
su di essi è segnata. In altri termini. le tasse saranno sempre
calcolarsi al minimo sul peso corrispondente alla portata del ca
impiegato.

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tol
ranza del 5 % agli effetti dell'applicazione dell'art. 105 delle T
riffe; quindi se la differenza fra il peso dichiarato e quello rico
sciuto non supera l'accennata percentuale, non sono da applica
penalità.

In caso diverso si deve far luogo all'applicazione della mu
in ragione di una volta il complemento tassa, se il peso riconosci
non supera del 10% la portata del carro impiegato (art. 1
comma *a* delle Tariffe), o di due volte il complemento tassa, q
lora il peso riconosciuto superi del 10% la portata del carro ste
(art. 105, comma *b*).

La tassa di pesatura devesi applicare indistintamente in tu
i casi previsti dall'art. 113 delle tariffe, cioè quando il peso n
sia stato dichiarato dal mittente o quando quello riconosciuto
inferiore al dichiarato e la differenza ecceda il 5%.

Sia pel materiale carico che per quello vuoto, le stazioni
vranno esigere che i relativi documenti di scorta siano present
in tempo utile, allo scopo di evitare ritardi, disguidi o ingomb

9) Facoltà di eseguire in porto assegnato le spedizi
delle barbabietole, dei loro residui e della calce di def

ZIONE. — Per i trasporti che si effettuano con i carri noleggiati è accordato alle Società proprietarie degli Zuccherifici di eseguirli in porto assegnato.

10) AVVISI AGLI ZUCCHERIFICI DEGLI ARRIVI DI BIETOLE. — Gli arrivi delle bietole devono essere partecipati alle Fabbriche mediante lettera di avviso e non si dovranno consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

11) TASSE DI SOSTA PER GIACENZA DI CARRI NOLEGGIATI. — Non sono soggetti a tasse di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che rimangono sui binari dei rispettivi zuccherifici.

Per le soste, oltre i termini di tempo stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, subìte dai carri noleggiati *carichi* sui binari della stazione di partenza, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti di trasporto, ovvero sui binari della stazione di arrivo non allacciata allo zuccherificio destinatario della spedizione, in attesa dello scarico, saranno applicate le tasse stabilite dal precitato art. 117 e dal R. Decreto 18 marzo 1915, n. 317, inserito nel Bollettino Ufficiale n. 13 del 1° aprile c. a.

Alle stesse tasse sono soggetti i carri carichi che, per cause imputabili agli zuccherifici, restano giacenti nella stazione sede della fabbrica, ovvero sono fatti trattenere in altre località. Nel primo caso decorrono dal momento in cui i carri sono pronti per essere consegnati allo Zuccherificio e cessano all'ora in cui vengono effettivamente consegnati; nel secondo decorrono dall'ora in cui sono trattenuti e cessano a quella in cui vengono fatti proseguire a destino.

La stazione sede di zuccherificio registrerà i carri di cui al precedente alinea in apposito modulo M-538 da presentarsi, non appena si determina la giacenza, al rappresentante della fabbrica interessata, perchè convalidi la contestazione di tal soste, con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti.

Se il Rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà annotazione nel libro stesso constatante il rifiuto, annotazione che varrà come prova dello impedimento opposto dalla fabbrica al ricevimento dei carri. Le stazioni allacciate alle fabbriche si metteranno in relazione con quelle che trat-

tengono carri carichi di bietole, per avere i dati occorrenti per il computo delle sopracitate tasse di sosta.

Le stazioni che trattengono i carri esporranno a loro volta sui documenti di trasporto gli estremi di arrivo e di proseguimento di ciascun carro.

Le tasse di cui sopra saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

12) Deposito di barbabietole nelle stazioni e soste di carri vuoti noleggiati. — Nelle stazioni comprese nei territori considerati in stato di guerra è assolutamente vietato il deposito di bietole in attesa di carico ed è pure vietata la sosta dei carri noleggiati vuoti oltre il tempo strettamente necessario per le esigenze del servizio della ferrovia.

13) Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci. — Giusta le disposizioni emanate coll'Ordine generale N. 5-1915 in applicazione del Decreto legislativo 15 aprile 1915 N. 672, i trasporti vengono accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili ed, in ogni caso, a tutto rischio e pericolo degli speditori. L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, destinate o provenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa, ovvero dal fatto che, per colpa dello zuccherificio, per difficoltà di servizio ferroviario o per altre cause, non venissero consegnati in ordine cronologico rispetto al loro arrivo.

Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi ed altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa della irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale*.

I termini di resa saranno prorogati di tre giorni come dalle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale 220, e saranno pure aumentati di sette giorni per ogni 125 chilometri incomin-

ciati, come stabilisce il punto 8 delle « Istruzioni » annesse all'Ordine generale N. 5-1915.

14) Riparazione, sostituzione dei carri guastati durante il noleggio. — Le Ditte sono responsabili dei danni subìti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni, all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contradditorio col Rappresentante dello Zuccherificio e col concorso dell'Agente del Servizio dei Veicoli, alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte sul mod. M-538.

Le Divisioni dei Veicoli provvederanno poi, colle modalità di uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputabili.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione*, a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella a contatto con la Fabbrica alla quale i carri sono noleggiati, il Capo stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto, che a sua volta ne dovrà tosto avvertire lo Zuccherificio.

I carri ai quali viene applicata l'etichetta per le Officine (cioè con tagliando O) dovranno essere per cura della Stazione prontamente sostituiti con altri di tipo analogo, se richiesto dallo Zuccherificio. A questi ultimi dovrà essere applicata la scritta di specializzazione come è indicato al punto 2; a quelli che vengono tolti dalla circolazione, per essere inviati alle Officine, tale scritta dovrà essere cancellata subito, come è prescritto al punto 15.

I carri guasti che non vengono etichettati per le Officine, perchè possono essere riparati o dai Verificatori o dalle Squadre di rialzo, non vengono di massima sostituiti, ma devono essere riparati il più sollecitamente possibile e con precedenza sugli altri. Quando però si ritenesse di non poterli restituire alla circolazione prima della fine del terzo giorno dalla data del loro ritiro, dovranno venire sostituiti. A tal fine le Squadre di rialzo, ogni qualvolta riceveranno per la riparazione un carro noleggiato, dovranno far conoscere alla Stazione, mediante mod. M-40, la durata probabile della ripara-

zione. La Stazione, accusando ricevuta del detto modulo, indicherà per iscritto alla Squadra se e con quale carro dovrà essere sostituito quello guasto.

Anche di queste sostituzioni la stazione dovrà informare la Fabbrica dello zucchero.

In tutti questi casi si dovrà pure provvedere, seguendo le disposizioni stabilite dal presente Ordine di Servizio, alla compilazione dei verbali moduli M-181 od M-181-*a*.

15) Restituzione e smarcatura dei carri noleggiati. — La restituzione, anche parziale, dei carri dalle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi solamente nella stazione a contatto con la Fabbrica stessa, salve le speciali disposizioni che potranno essere date alle stazioni dalla rispettiva Divisione.

Per la riconsegna dei carri noleggiati le stazioni dovranno redigere apposito verbale mod. M-181-*a*, seguendo le modalità stabilite dal punto 2 per i verbali di consegna.

Sui verbali di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi.

Per facilitare ed affrettare la riconsegna e la smarcatura dei carri noleggiati, d'accordo fra le Divisioni del Movimento e quelle dei Veicoli, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra di rialzo.

Durante il periodo nel quale avranno luogo le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre saranno designati appositi agenti incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungeranno nelle località all'uopo fissate, i Capi Stazione ne informeranno direttamente la rispettiva Squadra di rialzo, la quale, a sua volta, invierà prontamente sul posto uno degli agenti incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso verrà dato contemporaneamente per norma alla Divisione del Movimento ed a quella dei Veicoli interessate, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, quella che lo ritira dalla circolazione provvederà alla compilazione del verbale di riconsegna e lo rimetterà, per l'ulteriore seguito, alla stazione a contatto collo Zuccherificio al quale il carro era stato noleggiato.

Agli effetti del nolo, si concede alle Fabbriche che la restituzione dei carri ad esse noleggiati avvenga anche in ordine non cronologico rispetto alla consegna.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale provvederà per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criteri sopracitati.

16) Sospensione dei trasporti di bietole. — Nelle stazioni e sulle linee comprese nei territori considerati **in stato di guerra** i trasporti di bietole potranno **per necessità militari** essere totalmente o parzialmente sospesi per determinati periodi od anche in via definitiva, senza che gli Zuccherifici possano ripetere indennizzi dall'Amministrazione ferroviaria.

In questi casi le Divisioni di Movimento ne informeranno prontamente gli Zuccherifici interessati e adotteranno tutti i provvedimenti di loro competenza in relazione colle più impellenti necessità dell'esercizio. Si asterranno però dal distogliere per altri usi i carri noleggiati rimasti inoperosi senza l'autorizzazione del Servizio del Movimento, a meno che le Ditte dichiarino di essere disposte a farne la restituzione.

17) Conti pel nolo dei carri. — I conti pel nolo dei carri saranno mensilmente trasmessi, dal Servizio del Movimento, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse Fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertirne telegraficamente il Servizio del Movimento.

18) Pesatura dei carri. — Per le pesature dei carri entro le Fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

Tanto il personale di stazione quanto quello degli Uffici incaricato delle controllerie, dovranno valersi anche dei ponti a bilico esistenti nell'interno degli stabilimenti per gli accertamenti che riterranno di eseguire.

19) Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle Stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio delle Divisioni del Movimento, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

20) Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo. — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di Servizio N. 147-1912, le stazioni restano autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M-540 e M-541. Dovranno però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri in entrata nel raccordo di ciascun Zuccherificio, completandovi le finche 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 23 e compilarne apposito estratto mod. M-539 limitatamente pure alle finche sopradette da inviarsi giornalmente alla propria Divisione.

Il presente Ordine di servizio, concordato con la Direzione dei trasporti del R. Esercito, abroga e sostituisce quello n. 256 del 1914. In quanto non è qui esplicitamente previsto, valgono le Norme e Condizioni stabilite per gli altri trasporti.

*Distribuito ai Controllori del materiale e del traffico, Capi stazione, Capi gestione, Personale delle gestioni, Capi squadra alle merci, Capi manovra, Capi verificatori e Verificatori delle linee sulle quali normalmente si svolgono trasporti di barbabietole.*

**Ordine di servizio n. 14v (C.).**

**Concessione eccezionale temporanea ai mietitori.**

Con richiamo al precedente Ordine di servizio N. 9v, pubblicato nel Bollettino ufficiale N. 23 del 10 giugno 1915, avvertesi che la concessione ivi fatta di applicare i prezzi della tariffa militare (col bollo) pei viaggi in 3a classe dei mietitori regnicoli di ambo i sessi che si recano a proprie spese, in gruppi di almeno 5 persone o paganti per tali, in una stessa località del regno per lavori della mietitura, o ne ritornino, è valevole soltanto pei viaggi che si effettueranno a tutto il 15 agosto 1915.

A partire, quindi, dal 16 detto mese si dovrà nuovamente applicare, pei trasporti di cui trattasi, la tariffa ridotta dal 50 al 75 %, come è previsto dalla Concessione speciale XI.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÉ.

ANNO VIII - N. 32

12 AGOSTO 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, agosto 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

*(Per memoria).*

**In appendice:**



**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

**Decreto-legge Luogotenenziale** *del 25 luglio 1915, n. 1175, col quale viene modificato l'art. 80 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante le ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 80 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Ritenuto che nelle liti riguardanti l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le quali abbiano uno speciale e rilevante interesse per l'Erario dello Stato, è opportuno riservare al Governo la facoltà di affidarne la difesa anche alla Avvocatura erariale.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il penultimo comma dell'art. 80 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, è così sostituito:

« Nelle liti di eccezionale gravità, e quando vi sia un rilevante interesse per l'Erario dello Stato, la difesa dell'Amministrazione potrà, con disposizione del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, essere affidata anche alla Avvocatura erariale e ad avvocati del libero fôro ».

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 9 agosto 1915, n. 197.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE, 1° *agosto* 1915, *n.* 1188, *recante provvedimenti per sollecitare l'esecuzione di opere igieniche.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 agosto 1915, n. 196.

dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri di concerto con i ministri dei lavori pubblici e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I progetti per opere igieniche, di cui agli articoli 7 e 8 della legge 25 giugno 1911, n. 586, potranno essere approvati dal Ministero dell'Interno, su proposta del prefetto, previo parere dell'ingegnere capo del genio civile e del medico provinciale.

Art. 2.

La concessione dei prestiti da parte della Cassa depositi e prestiti potrà farsi in base ai seguenti atti:

*a*) domanda del sindaco;

*b*) deliberazione in unica lettura del Consiglio comunale, presa col voto favorevole della maggioranza dei consiglieri in carica, a termini dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915, n. 744, con la quale si indichi l'importo del mutuo, il periodo di ammortamento e la garanzia, e si autorizzi il sindaco a rilasciare le necessarie delegazioni senza obbligo di formale accettazione del prestito, per la somma e la durata che verranno definitivamente stabilite dalla cassa mutuante in seguito alle determinazioni del ministro dell'interno.

A tali delegazioni si applicheranno di diritto tutte le norme sancite dagli articoli 75 e 81 del testo unico 2 gennaio 1913, n. 453, e dagli articoli 15 e 29 del regolamento 5 luglio 1908, n. 741, in quanto non siano modificate dal presente decreto.

Per i Comuni nei quali sia sciolto il Consiglio comunale la deliberazione di contrattazione del mutuo sarà presa in luogo e vece del Consiglio comunale dal R. commissario straordinario e sarà approvata dalla Giunta provinciale amministrativa e le delegazioni saranno rilasciate dal commissario straordinario;

*c*) decisione della Giunta provinciale amministrativa approvante il deliberato di cui alla precedente lettera *b*).

Se per garantire il mutuo occorrerà eccedere la sovraimposta sui terreni e sui fabbricati oltre il limite legale, la Giunta provinciale amministrativa, nella decisione di cui sopra, autorizzerà tale eccedenza. Agli effetti dell'art. 310 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148, verrà pubblicata soltanto la decisione tutoria ed il termine per il ricorso alla quinta sezione del Consiglio di Stato sarà ridotto a quindici giorni;

*d*) l'attestazione prefettizia sulla consistenza della sovrimposta;

*e*) copia del bilancio ed il prospetto delle entrate ordinarie e degli interessi passivi, ove occorra.

Art. 3.

Il ministro dell'interno potrà delegare ai prefetti, in tutto o in parte, le attribuzioni ad esso devolute dal regolamento 6 ottobre 1912, n. 1306, per quanto concerne l'approvazione delle varianti e dei collaudi.

Art. 4.

Il decreto Ministeriale, di cui agli articoli 7 e 8 della legge 25 giugno 1911, n. 586, potrà essere trasmesso pel riscontro della Corte dei conti insieme col R. decreto di concessione del mutuo.

Art. 5.

Le disposizioni degli articoli precedenti saranno anche applicabili:

*a*) ai mutui per le opere per provvista di acqua potabile, a termini della legge 25 giugno 1911, n. 586, quando si tratti di sistemazione di opere esistenti o di costruzione di pozzi o di cisterne e l'ammontare della spesa prevista non ecceda la somma di L. 50.000.

*b*) ai mutui corrispondenti alla differenza fra l'importo dei progetti e il sussidio in capitale, di cui all'art. 7 del R. decreto 27 settembre 1914, n. 1050, o all'art. 8 del presente decreto;

c) ai mutui a norme ordinarie che dal Ministero dell'interno siano stati o saranno riconosciuti come destinati ad integrare il fabbisogno dei comuni oltre la somma dichiarata sussidiabile.

Art. 6.

Il ministro dell'interno, nell'approvare i progetti delle opere contemplate nel presente decreto, potrà dichiarare le opere stesse indifferibili ed urgenti, agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 28 dicembre 1879, n. 5188.

Art. 7.

La differenza fra l'ammontare degli impegni per concorso dello Stato per i mutui di favore al due per cento, autorizzati dalla legge 25 giugno 1911, n. 586, e quello degli impegni assunti in ciascun esercizio dall'attuazione della legge stessa sarà portata in aumento delle somme stabilite per l'esercizio 1915-916.

Art. 8.

Entro i limiti delle somme disponibili conservate o da conservarsi nei residui del bilancio del Ministero dell'interno, in esecuzione dell'art. 5 della legge 25 giugno 1911, n. 586, il ministro dell'interno è autorizzato a concedere sussidi, secondo modalità e condizioni da stabilirsi dal ministro stesso, allo scopo di concorrere alla spesa di costruzione, sistemazione e arredamento di opere igieniche di carattere urgente, dando la preferenza a quelle occorrenti per la profilassi e la cura delle malattie infettive.

Le somme erogate per effetto dello stesso articolo e che siano comunque restituite saranno portate in aumento dei residui medesimi.

Ai progetti delle opere anzidette saranno applicabili le disposizioni dei precedenti articoli 1 e 6 e dell'articolo 10 della legge 25 giugno 1911, n. 586.

### Art. 9.

Le disposizioni dei precedenti articoli avranno effetto fino al 30 giugno 1916 e posteriormente anche per le opere per le quali i Comuni avranno entro il 30 giugno 1916 deliberato di contrarre i mutui.

### Art. 10.

I progetti degli acquedotti da costruirsi a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato nell'interesse promiscuo delle ferrovie o dei Comuni, comprese le diramazioni pertinenti ai Comuni, saranno approvati dal ministro dei lavori pubblici anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, di concerto col ministro dell'interno, con la procedura indicata nell'articolo 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

La somministrazione dei mutui, per la parte di spesa a carico dei comuni, potrà farsi direttamente alla direzione generale delle ferrovie dello Stato, su richiesta del Ministero dell'interno, in base a stati di avanzamento dei lavori rilasciati dalla direzione generale stessa.

### Art. 11.

Per l'esecuzione della legge 25 giugno 1911, n. 586 e delle altre leggi riguardanti opere igieniche di competenza del Ministero dell'interno, è costituito presso la direzione generale della sanità pubblica un ufficio speciale, al quale potranno essere aggregati in via temporanea funzionari tecnici dipendenti da altre amministrazioni dello Stato, o, in mancanza, liberi professionisti.

Le competenze ad essi spettanti, a carico del Ministero dell'interno, graveranno sul capitolo 195 dello stato di previsione della spesa del detto Ministero per l'esercizio 1915-916 e la misura di esse sarà stabilita con decreto del ministro dell'interno, da registrarsi alla Corte dei conti.

Art. 12.

Il presente decreto avrà applicazione dal giorno nel quale sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

# ENCOMI

All'ispettore sig. SAVATTONE Antonio del Servizio Movimento è stato conferito uno speciale encomio dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato e dalla Intendenza generale dell'Esercito, per essersi egli distinto il giorno 8 luglio 1915, durante il bombardamento della stazione di Cormons, nel prendere con prontezza ed energia disposizioni di servizio mantenendo, nella circostanza, calma e freddezza.

---

**Ordine generale n. 8.** (S.).

**Trasferimento a Reggio Calabria della Divisione Trazione del Compartimento di Reggio Calabria.**

Con riferimento all'Ordine generale n. 2-1909, s'informa che è stato disposto il trasferimento da Napoli a Reggio Calabria della Divisione Trazione del Compartimento di Reggio Calabria, la quale funzionerà in detta sede a decorrere dal 20 agosto 1915.

---

## dine di servizio n. 232. (V.).

### ccolta di disposizioni per il personale di verifica.

A cura del Servizio Veicoli sono state raccolte ed opportu-
mente coordinate in apposito volume dal titolo: « Raccolta di
posizioni per il personale di verifica », le principali disposizioni
anate a tutto il 30 giugno 1915 a mezzo d'Istruzioni tecniche,
ttere circolari, Ordini di servizio, ecc. che particolarmente ri-
ardano la verifica dei veicoli.

Il Servizio Veicoli provvederà perchè tale pubblicazione
nga distribuita agli Uffici e al personale interessato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 41, 42, 44 *e* 45.

---

## dine di servizio n. 233. (C.).

### riffa locale n. 220 P. V.

(Vedi Ordine di servizio n. 376-1914).

A cominciare dal 16 agosto 1915, la tariffa locale n. 220 p. v.
ie B e C è estesa alle spedizioni di zucchero greggio in destina-
ne della stazione di Casale Monferrato e a quelle di zucchero
nune in partenza od in arrivo della detta stazione.

Pertanto, la stazione di Casale Monferrato dovrà essere com-
esa nelle serie *B a*) e *C a*) come stazione destinataria e nella
ie *C b*), come stazione mittente.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 234.** (M. e L.).

**Apertura all'esercizio della fermata di Celleno.**

Col giorno 15 agosto 1915 verrà aperta all'esercizio sulla linea Attigliano-Viterbo la fermata di Celleno nella casa cantoniera chm. 20 + 427.72, a destra della linea stessa fra le stazioni di Grotte S. Stefano e Montefiascone dalle quali dista rispettivamente m. 4129,07 e m. 6246,57.

La fermata di Celleno viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e sarà esercitata a mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La stazione di Montefiascone rimane incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc., e del versamento del relativo importo.

Nel prospetto allegato A al presente Ordine di servizio sono indicate, con i relativi prezzi, le relazioni di corsa semplice ammesse dalla fermata di Celleno.

Alla protezione dei treni nella fermata sarà provveduto dal personale di vigilanza per quelli dispari e dal personale di scorta per quelli pari.

Per le aggiunte da praticarsi in conseguenza di quanto sopra nella Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio, nel Prontuario generale delle distanze chilometriche e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli Uffici di controllo vedasi l'allegato B al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 234-1915.*

# Prezzo dei biglietti in vendita dalla fermata di Celleno.

| DA | A | BIGLIETTI DI corsa sempl.ce | | | Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | |
| Celleno | Viterbo P. F. . | 2.35 | 1.65 | 1.10 | Montefiascone |
| | Montefiascone . | 0.85 | 0.60 | 0.40 | |
| | Grotte S. Stefano | 0.60 | 0.45 | 0.30 | |
| | Sipicciano . . | 2.— | 1.40 | 0.90 | |
| | Attigliano. . . | 2.55 | 1.80 | 1.20 | |
| | Orte . . . . | 4.25 | 3.— | 1.95 | |
| | Orvieto . . . | 6.— | 4.25 | 2.75 | |
| | Roma Termini . | 14.15 | 9.90 | 6.40 | |

*Allegato* **B** *all'Ordine di servizio n. 234-1915.*

Nella Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale di servizio, aggiungere, a pag. 5, fra Celle Bulgheria Roccagloriosa e Cellole Fasani: Celleno* /LB/R/140.

Nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) aggiungere:

pag. 21, fra Celle Bulgheria Roccagloriosa e Cellole Fasani: Celleno/casa cantoniera/Attigliano-Viterbo/Roma/2° Roma /Roma/76/V (6)/B (6)/.

A pag. 35, nella tabella (76) Attigliano-Viterbo, fra Grotte S. Stefano e Montefiascone, aggiungere: Celleno, con le seguenti distanze:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Da | Attigliano . . . . | chm. | 21 |
| » | Sipicciano . . . . | » | 16 |
| » | Grotte S. Stefano. . | » | 5 |
| » | Montefiascone . . . | » | 7 |
| » | Viterbo P.ª Fior.ª . | » | 19 |

Infine, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazoni e negli Uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 5 fra i nomi di Celle Bulgheria Roccagloriosa e Cellole Fasani inserire:

Celleno (casa cantoniera) /53/19 *bis*/

— a pag. 53 fra i nomi di Grotte S. Stefano e di Montefiascone esporre:

/19 *bis*/Celleno (casa cantoniera)

regolandosi per la distanza e pel relativo istradamento secondo quanto appresso:

Le stazioni situate sulla linea Attigliano-Viterbo rileveranno la distanza dalla tabella 76 a pagina 85 del « Prontuario Generale » già modificata come sopra è detto; le altre stazioni della rete formeranno la distanza per Celleno aggiungendo chm. 4 alla distanza esposta per Grotte S. Stefano. L'istradamento da indicarsi sarà quello stesso risultante per quest'ultima stazione.

## Ordine di servizio n. 235. (M. C. e L.).

### Apertura al pubblico servizio dello scalo di Vado Marina allacciato alla stazione di Vado e sistemazione del segnalamento della stazione stessa lato Savona.

Il giorno 16 agosto 1915 verrà aperto al pubblico servizio lo scalo di Vado Marina allacciato alla stazione di Vado con apposito binario.

Il detto binario si distacca dall'asta di manovra, all'estremità verso Savona, della stazione di Vado, alla progressiva chilometri 44 + 535,69, attraversa a m. 230 dall'innesto la strada provinciale Savona-Ventimiglia, sulla quale ha sede il binario della tramvia Savona-Vado, ed a m. 1014 il ponte sul Segno, ed entra nel piazzale della Rada dove per mezzo di un deviatoio triplo preceduto da ponte a bilico a rotaia continua da T. 30, si dirama in 3 binari di carico della lunghezza utile di m. 170 ciascuno, due dei quali opportunamente raccordati per disimpegno delle manovre.

La sua lunghezza dal punto di innesto è di m. 1200, ha una pendenza media dell'11 per mille col massimo del 13 per mille sul tratto compreso fra la stazione di Vado e l'attraversamento della strada provinciale suddetta.

L'attraversamento della linea tramviaria è protetto da segnali fissi di fermata.

In dipendenza dell'impianto del binario di allacciamento suddetto, l'asta di manovra di Vado è stata collegata al binario di corsa mediante comunicazione formata da due deviatoi semplici e manovrata con leva unica. Il deviatoio posto sulla linea di corsa è assicurato mediante fermascambio tipo F. S., collegato coi segnali di protezione e di partenza della stazione.

Inoltre l'attuale disco di seconda categoria, a protezione della stazione stessa verso Savona, è stato sostituito da un semaforo di

1ª categoria a m. 250 dalla punta del deviatoio della traversata e preceduto a m. 700 da un semaforo d'avviso.

Lo scalo di Vado Marina viene ammesso a spedire in partenza ed a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti esclusivamente *a carro completo, o da considerarsi come tali* di merci a P. V. O. da e per il mare, alle condizioni ed ai prezzi previsti nel Capo II dell'Allegato 8 alle tariffe per lo scalo marittimo di Savona.

Tutte le operazioni inerenti alla spedizione ed allo svincolo delle merci dovranno essere eseguite alla stazione di Vado.

Per le aggiunte da praticarsi nell'allegato 8 alle tariffe, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli Uffici di Controllo e nella « Prefazione Generale all'Orario generale di servizio » veggansi gli allegati A e B al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 235-1915.*

Nell'allegato n. 8 alle Tariffe, Capo II, parte prima, sono da apportarsi le seguenti aggiunte:

— Nell'intestazione, dopo le parole « Scali marittimi di » aggiungere « Vado Marina ».

— Nell'articolo 1°, prospetto dei prezzi, 2ª colonna, prima della indicazione di Savona, aggiungere quella di « Vado Marina ».

— Nell'articolo 2°, primo capoverso, dopo le parole « da e per gli scali marittimi di » aggiungere « Vado Marina ».

— Nell'articolo 4, primo capoverso, prima della parola « A Savona marittima » aggiungere:

« A Vado Marina:

« eseguire la pesatura delle merci già caricate dal mittente sui « vagoni e provenienti dal mare; trasportarle allo scalo di terra, « per poi farle proseguire, a piccola velocità, per l'interno; traspor- « tare le merci provenienti a mezzo della ferrovia, a piccola velocità, dalla stazione di Vado allo scalo marittimo ».

— Nell'articolo 5, prospetto dei prezzi, aggiungere, prima dell'indicazione di Savona, la relazione « Vado (stazione) . . . . . Vado Marina, con le stesse indicazioni dello scalo marittimo di Savona (distanza, tassa di porto e tassa di diritto fisso).

— Nell'articolo 6, primo capoverso, dopo le parole « le operazioni del carico, e rispettivamente dello scarico, delle merci a » aggiungere « Vado Marina ».

— Nell'articolo 7, dopo le parole « comprese quelle di » aggiungere « Vado ».

— Nell'articolo 12, prima dell'indicazione di Savona, aggiungere « Vado » e dopo le parole « devono essere indirizzate, e cioè se » aggiungere « a Vado, ovvero a Vado Marina ».

---

Nella tariffa locale di transito, n. 219, nel quadro dell'itinerario degli scali marittimi e punti di confine da e per i quali è ammessa l'applicazione della tariffa stessa, è da aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione di Vado Marina, avvertendo che per il medesimo sono validi gli itinerari ammessi per Savona.

---

*Allegato B all' Ordine di servizio n. 235-1915.*

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

Pag. 62 - fra Vado e Vaglia inserire:

Vado Marina (C) / Genova - Ventimiglia / Genova 4° Savona / Genova / 36 / - / - / - / - / 0 - / - / - / - / - / - / - / - / 30 / - /

riportando in calce alla pagina stessa la seguente nota:

(C) Vedasi allegato N. 8 alle Tariffe.

Pag. 77 - Tabella 36 Genova - Savona - Ventimiglia, al nome di Vado, aggiungere il richiamo (5) riportando in calce la seguente nota:

(5) Stazione di congiunzione collo scalo di Vado Marina. Per la tassazione dei trasporti da e per lo scalo medesimo vedasi allegato N. 8 alle Tariffe.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti delle merci, in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo, si dovrà:
a pag. 13 fra i nomi di Vado e Vaglia inserire:

Vado Marina / 32 / 13 *bis*.

a pag. 32 fra i nomi di Vado e di Bergeggi esporre:

13 *bis* / Vado Marina (1).
e riportare di contro l'istradamento e la distanza indicati per la stazione di Vado.

Nella Prefazione generale all'Orario di servizio (Parte 2ª - edizione 15 marzo 1915) inserire fra le stazioni di Vado e Vaglia:
Vado Marina 40 - v b g a.

**Ordine di servizio n. 236.** (M. C.).

**Trasporti diretti a località danneggiate dal terremoto.**

(Vedi Ordine di servizio n 34-1915).

Essendo assai diminuiti i trasporti diretti alle località danneggiate dal terremoto, d'accordo col Ministero dell'Interno è stato stabilito non essere più necessario che i trasporti stessi vengano appoggiati alla stazione di Portonaccio all'indirizzo del signor Luigi Lucchesi.

Perciò, a modificazione del Capo II, punto 3° dell'Ordine di servizio, n. 34-1915, i trasporti di cui trattasi dovranno d'ora innanzi essere indirizzati direttamente alla reale destinazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2. 3. 5, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

---

**Circolare n. 57.** (C.).

**Trasporti a domicilio a Tolmezzo.**

Col giorno 1° agosto c. a. è cessato il servizio di presa e consegna a domicilio alla stazione di Tolmezzo (Società Veneta).

Per conseguenza si dovranno cancellare le relative indicazioni a pag. 65 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912, nonchè la lettera D alla colonna 7 della pag. 46 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » edizione 1915, di fianco al nome della stazione anzidetta.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 58.** (C.).

## Indicazione sui biglietti facoltativi della via da seguirsi dai viaggiatori.

(Vedi Circolare n. 69-1913).

Si è rilevato che, assai di frequente, vengono rilasciati biglietti facoltativi per viaggi a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari in servizio cumulativo con ferrovie secondarie, senza l'esatta indicazione della via da seguirsi.

Richiamando la circolare n. 69-1913 si avverte che, anche pei biglietti suindicati, non solo non deve mai essere omessa l'indicazione del transito di cui la colonna 3 del « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », ma dovrà essere chiaramente indicata anche la via da percorrersi per raggiungere il transito.

Più particolarmente avvertesi che per i biglietti rilasciati da stazioni situate al nord di Roma per quelle di Carroceto, Anzio e Nettuno della linea Roma-Albano-Nettuno, dovrà essere indicato non soltanto il transito di Cecchina, ma anche la via di Ciampino, determinante l'istradamento dei viaggiatori fra Roma e Cecchina, e così, ad esempio, su un biglietto mod. Ci 200-A, o Ci 201-A, da Macerata a Nettuno, dovrà essere indicata la via di: Albacina-Roma-Ciampino-Cecchina.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÉ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Lombardini** geom. Edoardo - Assistente dei lavori avventizio - Sezione Lavori di Milano ovest - Sottotenente di compl.° ... alpini - morto il 3 luglio 1915.

(122284) - **Gabotto** Marco - Applicato - Sezione Lavori Voghera - Segente ... regg.° fanteria - morto il 16 giugno 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(111811) - **Benini** Leopoldo - Applicato - Contabilità prodotti Firenze - Caporale ... regg.° fanteria - morto il 14 giugno 1915.

(164926) - **Cesaretti** Giuseppe - Portiere - Servizio Personale - Soldato ... regg.° fanteria - morto l'8 luglio 1915.

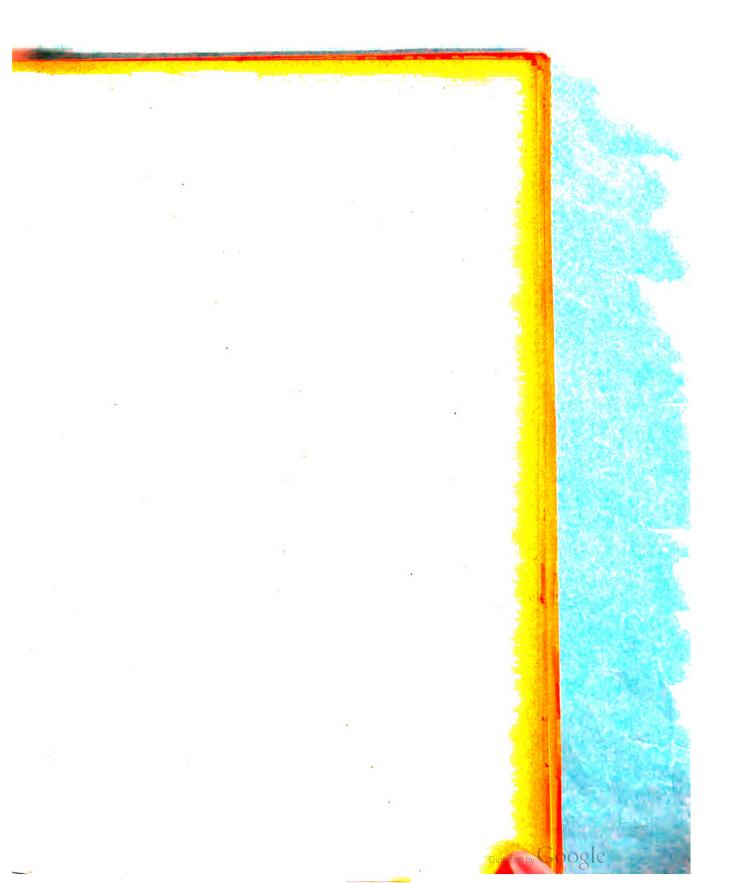
(119023) - **Catanesi** Amedeo - Applicato - Servizio Commerciale - Soldato ... regg.° fanteria - morto il 17 luglio 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(130190) - **Parenti** Gino - Manovale - 5° Riparto Movimento - Pisa - Soldato ... battaglione fanteria - morto il 6 agosto 1915.

MORTI IN SERVIZIO.

\- **Pigliacampo** Filomena, maritata Catini - Guardiabarriera avventizia chm. 233.220 - linea Ancona - Castellammare Adriatico - morta insieme a 4 figli ed una figlia di altro agente durante il bombardamento del 24 maggio 1915.

(30233) - **Avantaggiati** PIETRO - Guardiano chm. 648 - linea Bologna-Otranto - morto colpito da bomba di areoplano il 19 giugno 1915.

# SENTENZE

*La mancata esecuzione del deposito cauzionale, autorizza l'Amministrazione a risolvere d'ufficio il contratto di fornitura.*

*Per il riappalto di quanto ne formava l'obbietto a maggiori spese dell'inadempiente, l'Amministrazione è libera di avvalersi anche delle trattative private nei casi dalla legge previsti senza che il precedente fornitore, cui fa carico il maggior onere, possa contrastare questa forma di acquisto per mancanza di garanzie.*

*Il nuovo contratto di fornitura da cui risulta la maggiore spesa incontrata e di cui l'Amministrazione reclama il rimborso, fa piena fede trattandosi di documento promanante da una pubblica Amministrazione.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA, sentenza 17 aprile-4 maggio 1915. (Montalto est.) - Società Bolloneria di Lecco contro Ferrovie Stato.

## FATTO DELLA CAUSA.

In seguito a licitazione privata la Società Anonima Bolloneria di Lecco, restava aggiudicataria della fornitura di 100 tonnellate di chiavarde.

Ma poichè non curò di prestare la cauzione di L. 6000, le Ferrovie concessero detta fornitura ad altra Società a licitazione privata; però anzichè il ribasso del 30 % sui przezi di base fatto dalla Società, « Bolloneria » potè ottenere solo il ribasso del 16 % e così fu costretta ad assoggettarsi ad un maggior onere del 14 % pari alla somma complessiva di L. 8400.

Con atto di citazione 7 maggio 1913 le Ferrovie convennero in giudizio la « Società Anonima Bolloneria di Lecco », in persona

del suo legale rappresentante, per il pagamento della somma di L. 8400, costituente il maggior onere per il riappalto delle 100 tonnellate, delle chiavarde in ferro per veicoli, oltre agli interessi su detta somma dal giorno della domanda, ed alle spese ed onorari di difesa.

Contestatasi la lite l'attrice concluse accogliersi la domanda di indennizzo, condannarsi la convenuta Società a pagare la somma di lire italiane 8400 pari alla maggior spesa incontrata dalla Amministrazione per il riappalto delle 100 tonnellate di chiavarde di ferro per i veicoli, aggiudicate alla Società stessa e da questa non fornite, oltre agli interessi legali commerciali su detta somma dal giorno della domanda giudiziaria a quella dell'effettivo pagamento non che alle spese ed onorari di difesa. La convenuta Società sosteneva essere infondata l'azione attrice e chiedeva di essere assolta dalla domanda. La prima sezione del Tribunale Civile di Roma (G.U.) con pronunziato definitivo 26 febbraio-4 marzo 1914 (Registrato a Roma li 13 marzo 1914 vol. 50 n. 1158 atti giudiziari a debito L. 21,96) respinta ogni eccezione contraria condannava la convenuta Società Bollonaria di Lecco in liquidazione, rappresentata dal liquidatore sig. Augusto Monti, a pagare all'istante amministrazione delle Ferrovie la somma di L. 8400, a titolo di indennizzo per mancato adempimento della fornitura di 100 tonnellate di chiavarde, dalla Società medesima assunta, e la condannava altresì al pagamento degli interessi legali commerciali sulla somma suddetta, non che alle spese del giudizio ed all'onorario di avvocato.

Con atto di appello 13 maggio 1914 la Società Anonima « Bolloneria di Lecco », in persona del suo liquidatore avv. Arturo Monti, interpose appello da detta sentenza dicendola ingiusta ed arbitraria e per essere state male apprezzate le risultanze della causa.

Contestatosi il giudizio di appello, le parti alla udienza del 9 febbraio ultimo, conclusero come sopra è riportato.

### IN DIRITTO SI È CONSIDERATO

L'appellante Società fa in sostanza tre critiche alla sentenza del Tribunale.

Che il mancato deposito cauzionale (che essa ammette in fatto) non autorizza le Ferrovie a risolvere d'arbitrio il contratto di fornitura.

Che ammessa anche la inadempienza non potevano le Ferrovie acquistare la merce presso qualsivoglia Ditta ed a qualsiasi prezzo.

Che i documenti prodotti dalle Ferrovie per provare il riappalto fatto a trattativa privata, non sono attendibili perchè sono atti di parte.

Le quali tre critiche la Corte non reputa fondate.

Non la prima, perchè nel capitolato d'oneri (espressamente accettato dalla Società appellante al momento di assumere la fornitura nella sua domanda 10 giugno 1912) è detto chiaramente nell'articolo 6 che, non eseguendosi nel termine prescritto il deposito di cauzione, l'Amministrazione ferroviaria sarà libera di procedere ad un nuovo appalto a rischio ed a maggiori spese dell'aggiudicatario, senza bisogno di qualsiasi diffidamento, o provvedimento giudiziario.

Non è contestato nemmeno dalla Società appellante che il deposito cauzionale non sia stato fatto nel termine stabilito e se ciò non bastasse, le Ferrovie pur non avendone l'obbligo con lettera 2.3803/47-3-226, in data 12 luglio 1912 l'avevano invitata ad effettuare il deposito non più tardi del giorno 22 successivo, e dopo ripetute sollecitazioni le avevano accordata a tale uopo, dilazione del termine fino al 12 novembre 1912. Nè il vagone chiavarde messo a disposizione delle Ferrovie dalla Società appellata poteva supplire il deposito cauzionale in moneta, senza il consenso delle Ferrovie, perchè nella convenzione era espressamente stabilito che il deposito doveva essere effettuato in moneta presso la Cassa dei Depositi e Prestiti.

Il vagone delle chiavarde, in ogni caso poi, veniva fornito in esecuzione della fornitura assunta in appalto, e però non poteva tener luogo di cauzione, essendo indubbio che la cauzione debba rimanere integra a garanzia del completo adempimento delle obbligazioni assunte. Nè maggiore fondamento ha la seconda critica. È indiscutibile che le Ferrovie, data la inadempienza della Società, avevano il diritto del riappalto anche a trattative private. Il nuovo appalto doveva essere fatto secondo le norme generali dettate dalle leggi per i pubblici contratti, legge 20 marzo 1865, n. 2248, dalla

legge organica ferroviaria 1 luglio 907, modificata col R. D. 28 giugno 1912 n. 728.

Orbene, in questa è espressamente concessa la facoltà di seguire la licitazione privata ogni qualvolta l'interesse dell'Amministrazione lo richieda (art. 4 e 5). Nel caso concreto, l'amministrazione, data l'urgenza, si è trovata nella necessità di collocare subito tale rifornitura per assicurare il normale rifornimento dei magazzini ed il relativo andamento del servizio ferroviario. Ingiustamente quindi si duole la Società appellante che sia stata acquistata la fornitura delle chiavarde ad un prezzo maggiore ed a trattativa privata, perchè le ferrovie hanno esercitato una facoltà a loro favore stabilita dalla legge: *qui suo jure utitur nemini facit injuriam*. Infine l'appellante Società dice che i documenti esibiti dalle Ferrovie per provare di aver seguito le forme prescritte dalle leggi e dai regolamenti e di aver fatto il riappalto a trattativa privata e perduta la somma richiesta di L. 8400, differenza in più tra il primo ed il secondo appalto, non sono atti a provare quanto si assume perchè documenti foggiati dalla stessa parte interessata.

Ma la Corte osserva che quei documenti formano piena prova fino all'attacco di falso, perchè promanano da una pubblica amministrazione dello Stato, e rivestono perciò carattere di atti pubblici che fanno piena fede del loro contenuto.

Per le ragioni sopra esposte la sentenza del Tribunale va confermata in ogni sua parte, e va di conseguenza respinta la istanza subordinata proposta dalla Società appellante, tanto in primo che in secondo grado, di essere ammessa a provare che le Ferrovie potevano nell'epoca in cui i fatti contestati avvennero, acquistare le chiavarde di cui trattasi collo sconto del 30 % sul prezzo del listino. Attesochè le spese di questo giudizio vanno a carico dell'appellante che soccombe, ed in esse va compreso l'onorario di avvocato.

*P. Q. M.* - La Corte, senza attendere ad ogni contraria istanza, deduzione ed eccezione, rigetta l'appello interposto dalla Società Anonima Bolloneria di Lecco in liquidazione, rappresentata dal liquidatore avv. Arturo Monti, avverso la sentenza pronunciata dalla 1ª Sezione civile del Tribunale di Roma G. U. il 26 febbraio 4 marzo 1914, conferma la sentenza medesima in ogni sua parte e condanna la Società appellante alle spese di questo giudizio ecc.

## Errata-corrige

**Ordine di servizio n. 219.** (Bollettino ufficiale n. 30-1915).

Al punto II invece di « *Con riferimento al comma d*) » leggasi « *Con riferimento ai comma c*) *e d*) ».

**Ordine di servizio n. 225.** (Bollettino ufficiale n. 30-1915).

Nella seconda pagina, quinto alinea, anzichè:

« in L. 4,50 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg. » leggasi: « in L. 0,50 .................. ».

Nell'allegato B, penultima riga, anzichè:

« L. 0,75 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo » leggasi: « L. 0,55 ................. ».

Nell'allegato D nella colonna intestata Kg. 90 di fronte al nome di Cuccurano anzichè « 0,70 » leggasi « 0,75 ».

**Circolare n. 54.** (Bollettino ufficiale n. 31-1915).

Alla 6ª alinea della pag. 886 invece di « disinfezione (FI, VIo) oppure » leggasi « disinfezione (FI oppure VIo) ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

---

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.***

---

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

Anno VIII - N. 33

19 Agosto 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**

(*Per memoria*).

**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

(*Per memoria*).

**In appendice:**



**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**



Roma, agosto 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - O. 80.

**Ordine di servizio n. 237.** (M. e C.).

## Servizio cumulativo con la Ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

Di conformità ad accordi intervenuti con la Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, e con la Società Anonima per le Ferrovie dell'Appennino Centrale, allogataria dell'esercizio della Ferrovia stessa, a partire dal 19 agosto 1915 viene attivato, per i transiti di Terni e Ponte S. Giovanni, il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato e la predetta ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni, di cui in appresso:

### Disposizioni generali.

1. *Innesto della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide con le F. S.* — La ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide s'innesta con la Rete dello Stato nelle stazioni di Terni e di Ponte S. Giovanni, le quali diventano perciò comuni con la ferrovia su accennata. Nelle dette stazioni l'Amministrazione delle F. S. eseguisce quindi il servizio anche nell'interesse e per conto della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

2. *Estensione del servizio cumulativo.* — Salvo le limitazioni, di cui al punto 8, per i trasporti dei viaggiatori, al punto 13, pei trasporti di bagagli e cani, ed al punto 17 pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., le stazioni interne della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle F. S., comprese quelle delle linee in esercizio speciale e delle linee complementari sicule esercitate dalle F. S.

Il servizio cumulativo ha pure effetto con le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò C.

3. *Divieto di transito.* — I trasporti di viaggiatori, bagagli, merci, veicoli, bestiame, ecc., tanto a tariffa ordinaria, quanto in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari » *non sono ammessi in servizio cumulativo in transito sul tronco Terni-Ponte S. Giovanni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.*

Di conseguenza non possono aver luogo:

a) *rilascio di biglietti od eseguimento di spedizioni in servizio cumulativo da oltre Terni per oltre Ponte S. Giovanni e viceversa;*

b) *rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio determinanti il transito sul tronco Terni-Ponte S. Giovanni della ferrovia suddetta.*

Le stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni dovranno segnalare ai competenti Controlli, tutti gli estremi dei trasporti che in arrivo alle medesime da stazioni delle F. S. o di altre Amministrazioni venissero rispediti dai destinatari, dopo lo svincolo, da Terni per Ponte S. Giovanni ed oltre e da Ponte S. Giovanni per Terni ed oltre.

4. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla stazione comune di transito.

5. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso separato di ciascuna Amministrazione sono le seguenti:

*a*) per la *Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta

Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) per la ferrovia *Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato con l'imposta erariale del 13% per i viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali e pei trasporti a G. V. e del 2% pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., senza gli aumenti stabiliti dagli articoli 14 e 15 della legge N. 310 del 13 aprile 1911, dall'art. 5 della legge N. 641 del 19 giugno 1913 e dall'art. 13 della legge N. 742 del 23 luglio 1914 e comprese — per quanto riguarda i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi — la tassa e la sopratassa di bollo, di cui gli art. 14 e 15 della legge N. 835 del 14 luglio 1912.

I prezzi delle tariffe N. 1 ed 11 G. V. sono stabiliti in L. 0.35 per le spedizioni fino a kg. 10 e in L. 0.55 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 kg.

6. *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909 e relative appendici) » ed il « Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1911 e successive modificazioni) » saranno applicabili, in servizio cumulativo, anche sul percorso della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide in tutte le loro prescrizioni e modalità, ferma restando la applicazione delle tasse di trasporto per le percorrenze separate di ciascuna Amministrazione.

Per il percorso sulla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide dovranno essere applicati i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13% e del 2% e senza gli aumenti stabiliti dagli art. 14 e 15 della legge N. 310 del 13 aprile 1911, dall'art. 5 della legge N. 641 del 19 giugno 1913 e dall'art. 13 della legge N. 742 del 23 luglio 1914.

I prezzi pei trasporti di viaggiatori e bagagli, da riscuotersi per il percorso della Ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, risultano dal prospetto « allegato C ».

7. *Elenco delle stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide; relative distanze dai transiti di Terni e Ponte S. Giovanni; servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono prov-*

*viste.* — Le stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, le relative distanze dai transiti di Terni e di Ponte S. Giovanni, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « allegato A » al presente Ordine di servizio.

TRASPORTI DI VIAGGIATORI.

8. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice per adulti e per ragazzi e con biglietti di andata-ritorno sono, per ora, quella di Roma Termini delle F. S. e quelle di Acquasparta, Marsciano, Massa Martana, Sangemini, Todi (Ponte Rio) ed Umbertide della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

Il servizio cumulativo per i viaggiatori fruenti delle riduzioni portate dalle concessioni speciali e dal regolamento pei trasporti militari è ammesso fra le stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide suindicate e tutte quelle delle Ferrovie dello Stato, ammesse al rilascio dei relativi biglietti.

9. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nella stazione di Roma Termini hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il servizio interno della Rete dello Stato. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

Per il trasporto dei ragazzi sono da rilasciarsi, tanto dalla stazione di Roma Termini quanto da quelle della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide indicate al punto precedente, biglietti a percorso facoltativo (Mod. Ci 203 A).

10. *Rilascio e validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide devono portare un bollo a secco, indicante la data di distribuzione ed il numero della corsa, e sono validi per proseguire dalla stazione di transito di Terni col treno coincidente delle Ferrovie dello Stato che sia della categoria ed abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dall'orario ufficiale.

I biglietti cumulativi rilasciati dalla stazione di Roma Termini sono pur essi validi per proseguire dalla stazione di Terni col treno coincidente della ferrovia suddetta.

Per l'uso e la validità dei biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo valgono le norme dell'allegato 4 alle tariffe in vigore sulla rete dello Stato.

11. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI, VELOCIPEDI E GIORNALI.

12. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i bagagli (a tariffa ordinaria), per i cani e per i velocipedi sono le medesime abilitate a tale servizio, per i viaggiatori, di cui al punto 8.

13. *Registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi.* — La registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi si fa, come per i trasporti in servizio interno, con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

14. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione, con applicazione della tassa minima di L. 0.75 per spedizione tanto per il percorso sulle Ferrovie dello Stato che per quello sulla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

Per i percorsi su quest'ultima ferrovia sono da applicarsi per i bagagli a tariffa ordinaria, per i cani e per i velocipedi le quote di cui all' « allegato C » al presente Ordine di servizio.

15. *Penalità ed introiti suppletori.* — Valgono in proposito, anche per il trasporto dei bagagli trasportati nelle carrozze, le disposizioni risultanti dal punto 11 del presente Ordine di servizio.

16. *Giornali.* — Il servizio cumulativo per i trasporti di giornali (sempre con l'applicazione delle tasse separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione) è ammesso fra tutte le stazioni delle F. S. e quelle della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide con l'applicazione sul percorso della ferrovia stessa della tassa minima di L. 0.35 per spedizione.

### TRASPORTI A G. V., A P. V. ACC. ED A P. V. ORD.

17. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo pei trasporti G. V., P. V. Acc. e P. V. O.* — Sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., in quanto siano abilitate ai trasporti medesimi, tutte le stazioni delle F. S. e delle linee da esse esercitate, comprese le stazioni comuni di Terni e di Ponte S. Giovanni e tutte le stazioni interne della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni, compresa la stazione di Umbertide.

*La stazione di Umbertide è ammessa al servizio cumulativo per i trasporti da e per Umbertide loco, nonchè per i trasporti da e per stazioni interne della ferrovia Arezzo-Fossato, escluse quelle di Arezzo e Fossato.*

18. *Istradamento dei trasporti.* — 1° I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. tra le stazioni comuni di Terni e di Ponte S. Giovanni, verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza per la via più economica. È però fatto obbligo alle stazioni comuni di Terni e di Ponte S. Giovanni di apporre sulle richieste di spedizione il bollo ad umido della Amministrazione che effettivamente eseguisce il trasporto e nella cui gestione deve essere scritturato.

2° i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. dalle stazioni comuni di Terni e Ponte S. Giovanni per stazioni F. S. rispettivamente oltre Ponte S. Giovanni e Terni e viceversa verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza per la via più economica.

La presentazione di un solo esemplare del documento di trasporto equivale alla domanda d'inoltro sulle linee esclusive delle F. S.;

3° i trasporti in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni esclusive della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide si eseguiranno e si tasseranno per quello dei transiti di Terni o di Ponte S. Giovanni che determina il prezzo complessivo più economico, salvo contraria domanda del mittente;

4° pei trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato, ammesse al servizio cumulativo, si osserveranno, fermo l'inoltro, rispetto alla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, per l'uno o per l'altro dei transiti di Terni e di Ponte S. Giovanni, come sopra è detto, le norme di tassazione e di istradamento vigenti fra la Rete di Stato e le predette Amministrazioni e linee.

Le stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni compileranno mensilmente, in duplo esemplare, pei trasporti in servizio cumulativo da e per le stazioni stesse, nonchè per quelli in servizio cumulativo con la stazione di Umbertide in provenienza o destinazione di stazioni interne della ferrovia Arezzo-Fossato l'elenco mod. I-485 da inviarsi l'uno al Controllo Cumulativo Italiano in Firenze e l'altro alla Direzione d'esercizio della ferrovia Terni-Ponte-S. Giovanni-Umbertide in Perugia.

19. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dai mittenti la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

20. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni, nella misura seguente: per metà a favore delle ferrovie dello Stato e per metà a favore delle ferrovie Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, salvo la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

21. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle ferrovie dello Stato come pure per il percorso cumulato delle ferrovie dello Stato e delle linee Brescia-Iseo e Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò, e per intero sulla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, cioè in lire 0.50 per la P. V. e in lire 0.70 per la G. V., bollo non compreso.

22. *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a carro completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico, effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

23. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto franco od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre le tasse di magazzinaggio e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese antici-

pate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle su accennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza d'indicazione da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando per altro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni, previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni, risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggior percorso, previste dall'art. 128 delle citate tariffe per i casi d'interruzione di linee.

24. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc. sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

25. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti o formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombature dei carri, ecc. valgono, anche nei rapporti con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide le norme vigenti sulle linee della Rete dello Stato.

26. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedi-

zioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni, ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

27. *Spedizioni da e per le Amministrazioni non ammesse al esrvizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per le stazioni di Terni o di Ponte S. Giovanni, oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria, da cui se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Terni o Ponte S. Giovanni e quella estera partecipante alla convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

*a*) se il trasporto proviene dall'estero, con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione comune di Terni o di Ponte S. Giovanni, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide e ciò anche se il trasporto ha luogo, per il percorso contemplato dalla convenzione di Berna, in base alle tariffe interne estere e italiane;

*b*) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Terni o di Ponte S. Giovanni, che ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, sia in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia), sia in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla lettera di vettura.

I trasporti esclusi dalla convenzione di Berna e quelli, per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte

S. Giovanni-Umbertide mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Per i trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alle stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni o al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, le stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni e i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero (edizione 1° gennaio 1913).

Si rammenta che per tutti i su indicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione, dovuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle tariffe e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

28. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle spese caricate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione, alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa o per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce, ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese, di cui il trasporto fosse caricato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggiore percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

29. *Scambio ed uso del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — È ammesso il passaggio in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione dei carri, dei copertoni e degli attrezzi di carico alle condizioni portate dalla apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie italiane concesse all'industria privata.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti, per essere ammesso a circolare sulla linea Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide dovrà avere un peso per asse non superiore a tonn. 13 ed una distanza massima fra le sale estreme di m. 6 per i carri aventi sale rigide ed illimitata per quelli a carrelli o portanti il segno ←o→. La sagoma-limite dovrà essere quella normale modificata secondo il « gabarit passe-partout », giusta il Decreto ministeriale 8 luglio 1914.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V., i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra, purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società concessionaria e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle Ferrovie dello Stato, se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide sono contrassegnati dalla sigla M. C. U. ed alla loro entrata sulla rete

dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette mod. M. 266ª a cura delle stazioni di Terni e di Ponte S. Giovanni, per le quali avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di servizio N. 111-1914 circa gli avvisi M. 99 pei carri di altre Amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'Ufficio materiale mobile di Roma.

I copertoni e gli attrezzi di carico delle due Amministrazioni possono essere restituiti sciolti o impiegati sui carri carichi.

I carri della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette ad una stazione della ferrovia stessa.

È vietato utilizzare con bestiame e con merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

30. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed alla disinfezione dei veicoli, che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alle stazioni di Terni e di Ponte S. Giovanni deve essere accertato in contraddittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed, ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio e di disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse tanto per i carri di ritorno dalla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

Nel caso di carri vuoti non puliti di ritorno dalla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, le stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni devono redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, conforme all' « allegato *A* » all'Ordine di servizio N. 111-1914, da inviarsi all'Ufficio materiale mobile di Roma.

Per i carri carichi restituiti, in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento dell'effettuata pulitura e disinfezione deve essere fatto a cura della stazione, in cui si

effettua il completo carico, compilando e trasmette[illegible] se del caso, il verbale di accertamento, come sopra è detto

Le stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni devono altresì accertare e segnalare, nei modi su esposti, i casi in cui dalla ferrovia corrispondente siano stati utilizzati, per il trasporto di bestiame o di merci infettanti, carri F. S. od assimilati che non ammettono tale qualità di carico.

31. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo, provenienti da stazioni interne della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di transito, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

32. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza, che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo tra la rete dello Stato e la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

33. *Gestione contabile al transito.* — Le stazioni di Terni e Ponte S. Giovanni, come stazioni di transito con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, dovranno per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nell'Istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito, di cui agli Ordini di servizio N. 160-1909 e N. 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni, che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

---

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di servizio, valgono le norme e condizioni generali, che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

---

In base a quanto è detto nel presente Ordine di servizio e relativi allegati, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » si dovrà:

a pag. 4, nell'indice delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo ,fare la seguente aggiunta:

« *Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo* - Esercizio della linea Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide - pagina 89.

nell'elenco alfabetico aggiungere alle sedi opportune i nomi delle stazioni della linea Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina 132 *bis;*

a pag. 89-90 riportare le indicazioni tutte risultanti dal prospetto « allegato *A* » al presente Ordine di servizio.

Nella tavola 1ª tracciare in rosso la linea Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide con i nomi delle singole stazioni, avendo cura di riempire, internamente, in rosso i cerchietti indicanti le stazioni di transito di *Terni* e *Ponte S. Giovanni* (sulla linea Terontola-Foligno) e di tracciare pure in rosso (esternamente e distinto da quello attualmente esistente in bleu) il cerchietto relativo alla stazione di Umbertide.

Nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà rispettivamente alle pag. 46 e 60, di contro al nome delle stazioni di Ponte S. Giovanni e Terni (che saranno da considerarsi come stampate in carattere grassetto), esporre il richiamo (*g*) per la prima, ed il richiamo (*e*) per la seconda, riportando in calce la seguente nota:

*stazione di transito con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.*

Devono inoltre essere fatte opportune aggiunte nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1913) » e nello « Elenco delle stazioni e degli scali lacuali marittimi, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 ed 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) ».

Nella enumerazione dei transiti interni, di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide con l'indicazione dei transiti di Terni e Ponte S. Giovanni.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le ferrovie dello Stato e le Ferrovie Secondarie, alle pagine 20 e 34 della Parte IV delle « Tariffe e condizioni pei trasporti » (edizione maggio 1908) si dovrà aggiungere la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide con l'indicazione dei seguenti prezzi:

| | |
|---|---|
| fino a Kg. 10 . . . . . . | L. 0.35 |
| da oltre 10 fino a Kg. 20 . | « 0.55 |

Nella parte seconda della « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (edizione 15 marzo 1915), nelle pagine 13, 14, 15 e 16 riportare, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide col relativo numero della linea.

Infine opportune aggiunte saranno da introdursi anche nell'Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri (edizione 1° gennaio 1910).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 22.

# ALLEGATO A

all Ordine di servizio n. 237

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 237-1915.*

# Società Anonima per le Ferrovie dell'Appennino Centrale

## Direzione dell'esercizio: **Perugia**

Esercizio Ferrovia Centrale Umbra: **Terni-Ponte San Giovanni-Umbertide**

Il servizio cumulativo, oltre che alle Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate (Parte 1ª pag. 21 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza »), è esteso anche alle linee: *Brescia-Iseo* e *Rovato-Iseo-Edolo* con diramazione *Bornato-Passirano-Paderno* e *Lecce-Francavilla Fontana* con diramazione *Novoli Nardò Centrale.*

| STAZIONI | Linea alla quale appartengono | Distanze in chilom. dalla stazione al transito di Terni | Distanza in chilom. dalla stazione al transito di P. S. Giovanni | Servizi cui sono abilitate | | | | | Impianti fissi | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Grande velocità | Piccola velocità accelerata | Piccola velocità ordinaria | Veicoli e bestiame | Trasporti a domicilio | Piani caricatori di testa | Piani caricatori di fianco | Grue fisse Quantità | Grue fisse Portata in tonnellate | Bilancie a ponte Quantità | Bilancie a ponte Portata in tonnellate | Sagoma limite |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Acquasparta | | 21 | 58 | G | A | O | VB | | | F | | | | | 1 |
| Cesi | | 7 | 72 | G | A | O | VB | | | F | | | | | 1 |
| Deruta S. Niccolò | | 69 | 10 | G | A | O | VB | | | F | | | | | 1 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fratta Todina M. Castello | *Linea* Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide | 49 | 30 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Marsciano . . . . . | | 56 | 23 | G | A | O | VB | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 30 | 1 |
| Massa Martana . . . | | 26 | 53 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Monte Corona. . . . | | 105 | 26 | G | A | O | VB | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| Papiano Castel Forme . | | 63 | 16 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | - | — | 1 |
| Parlesca . . . . . | | 96 | 17 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Pierantonio . . . . | | 101 | 22 | G | A | O | VB | - | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Ponte Felcino. . . . | | 84 | 5 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | 1 | 30 | 1 |
| Ponte S. Giovanni (*) . | | 79 | — | G | A | O | VB | — | T | F | — | — | 1 | 40 | 1 |
| Ponte Valle Ceppi . . | | 81 | 2 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Ramazzano . . . . | | 88 | 9 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Resina Ponte Pattoli . | | 91 | 12 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Roscetto Rosaro . . . | | 32 | 47 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Sangemini. . . . . | | 13 | 66 | G | A | O | VB | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 30 | 1 |
| S. Martino. . . . . | | 72 | 7 | G | A | O | VB | — | — | F | — | — | — | — | 1 |
| Terni (*) . . . . . | | — | 79 | G | A | O | VB | — | — | F | — | 6 | — | 30 | 1 |
| Todi Ponte Naia. . . | | 39 | 40 | G | A | O | VB | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 25 | 1 |
| Todi Ponte Rio . . . | | 42 | 37 | G | A | O | VB | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 30 | 1 |
| Umbertide ** . . . . | | 108 | 29 | G | A | O | VB | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 30 | 1 |

(*) Stazione comune colle Ferrovie dello Stato. Vedi appresso le condizioni per l'ammissione al servizio cumulativo.

(**) Ammessa al servizio cumulativo per i trasporti da e per Umbertide loco, nonchè pei trasporti da e per stazioni interne della ferrovia Arezzo-Fossato, escluse quelle di Arezzo e di Fossato.

*Segue allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 237-1915.*

## AVVERTENZE.

*Istradamento ed eseguimento dei trasporti in servizio cumulativo*:

1° i trasporti fra le stazioni comuni di Terni e di Ponte S. Giovanni verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza per la via più economica;

2° i trasporti dalle stazioni comuni di Terni e Ponte S. Giovanni per stazioni F. S. rispettivamente oltre Ponte S. Giovanni e Terni e viceversa verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza per la via più economica. La presentazione di un solo esemplare del documento di trasporto equivale alla domanda d'inoltro sulle linee esclusive delle F. S.;

3° i trasporti in servizio cumulativo fra la rete dello Stato e le stazioni esclusive della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide si eseguiranno e si tasseranno per quello dei transiti di Terni o di Ponte S. Giovanni che determina il prezzo complessivo più economico, salvo contraria domanda del mittente;

4° pei trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato, ammesse al servizio cumulativo si osserveranno, fermo l'inoltro rispetto alla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, per l'uno o per l'altro dei transiti di Terni e di Ponte S. Giovanni, come sopra è detto, le norme di tassazioni e d'instradamento vigenti fra la rete di Stato e le predette Amministrazioni e linee.

Non sono ammessi trasporti in servizio cumulativo in transito sul tronco Terni-Ponte S. Giovanni della ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide. *Di conseguenza non possono avere luogo*:

*a*) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Terni per oltre Ponte S. Giovanni e viceversa;

*b*) rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio di ufficio determinanti il transito sul tronco Terni-Ponte S. Giovanni.

## TARIFFE.

Tariffe applicabili.

*Le tariffe generali e speciali, e relative condizioni, in vigore sulle Ferrovie dello Stato,* coi prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13% per la G. V. e del 2% per la P. V. acc. e P. V. ord., senza le soprattasse e gli aumenti di cui le leggi N. 310 del 13 aprile 1911, N. 641 del 19 giugno 1913 e N. 742 del 23 luglio 1914.

Le dette tariffe sono da applicarsi sul percorso separato.

*Tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità.* — Il prezzo di lire 0.35 per le spedizioni fino a Kg. 10 e quello di lire 0.55 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg.

Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Quella in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Diritto fisso.

Carico e scarico

Colle *Ferrovie dello Stato*: metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe alle Ferrovie dello Stato e metà alla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

*Con le altre Amministrazioni* secondarie: vedasi, per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salva l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore della rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia (1).

Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato. Per ognuna delle dette operazioni eseguita dalle parti viene concesso l'abbuono di L. 0,51 per tonnellata.

Tasse minime.

Si applicano per intero, cioè in L. 0.50 per la piccola velocità ed in L. 0.70 per la grande velocità, bollo compreso.

**Concessioni speciali e regolamento trasporti militari**

Applicabili in servizio cumulativo.

**Servizio cumulativo ferroviario-marittimo.**

Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità.

**Convenzione di Berna.**

Non ammessa.

# ALLEGATO B

all'Ordine di servizio n. 237

**PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia TERNI-PONTE S. GIO- alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato) | Distanza in km. dai transiti | Tariffa differenziale *B* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Acquasparta | Ferrovia Centrale Umbra | Terni | 21 | 1.60 | 1.10 | 0.75 |
| Marsciano | | » | 56 | 4.15 | 2.95 | 1.95 |
| Massa-Martara | | » | 26 | 1.95 | 1.40 | 0.90 |
| Sangemini | | » | 13 | 1.00 | 0.70 | 0.45 |
| Todi (Ponte Rio) | | » | 42 | 3.15 | 2.20 | 1.45 |
| Umbertide | | » | 108 | 8.00 | 5.65 | 3.70 |

— Le indicazioni che precedono sono da inserirsi nell'Allegato *B* al « Prontua e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti mi

— Nell'Allegato *A* al detto prontuario devesi aggiungere quanto segue:

a pagina 12, 1ª finca: Ferrovia Centrale Umbra; 2ª finca: Terni--Ponte S.

a pagina 13, nella finca « Avvertenze »:

Bagagli — Tassa minima per spedizione:

L. 0.75 per le concessioni speciali A e IX;

L. 0.55 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

L. 0.50 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa

*Allegato* **B** *all'Ordine di servizio n. 237-1915.*

**VANNI-UMBERTIDE, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base**

| Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. | |
| 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 0.60 | 0.65 | 0.45 | 0.35 | 0.60 | 0.45 | 0.30 | 4.872 | 4.746 |
| 1.55 | 1.65 | 1.20 | 0.85 | 1.60 | 1.15 | 0.80 | 12.992 | 12.656 |
| 0.75 | 0.80 | 0.55 | 0.40 | 0.75 | 0.55 | 0.40 | 6.032 | 5.876 |
| 0.40 | 0.40 | 0.30 | 0.20 | 0.40 | 0.30 | 0.20 | 3.016 | 2.938 |
| 1.20 | 1.25 | 0.90 | 0.65 | 1.20 | 0.90 | 0.60 | 9.744 | 9.492 |
| 2.70 | 3.15 | 2.30 | 1.60 | 3.10 | 2.20 | 1.55 | 25.056 | 24.408 |

rio dei servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori
litari, edizione 1º luglio 1913 ».

Giovanni-Umbertide; 3ª finca: Tutte le concessioni speciali ed i trasporti militari.

di bollo.

*Allegato C all'Ordine di servizio n. 237-1915.*

# Ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide

**Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Terni alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | |
| Acquasparta . . . . | 21 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.80 | 0.90 | 1.— | 9.744 | 0.75 | 0.75 |
| Marsciano . . . . . | [illegible] | 0.75 | 0.75 | 0.80 | 0.75 | [illegible] | 1.60 | 1.8 | 2.10 | 2.35 | 2.60 | 25.985 | 1.30 | 0.80 |
| Massa Martana . . . | 26 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 1.05 | 0.75 | 0.75 | 0.85 | 1.— | 1.10 | 1.25 | 12.046 | 0.75 | 0.75 |
| Sangemini . . . . . | 13 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 6.0[illegible]2 | 0.75 | 0.75 |
| Todi (Ponte Rio). . . | 42 | 0.75 | 0.75 | 0.75 | 0.80 | 1.— | 1.2[illegible] | 1.40 | 1.60 | 1.80 | 1.95 | 19.488 | 1.— | 0.75 |
| Umbertide . . . . . | 108 | 0.75 | 1.05 | 1.55 | 2.05 | 2.55 | 3.10 | 3.55 | 4.10 | 4.55 | 5.05 | 50.112 | 2.55 | 1.55 |

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.75; Cani: per spedizione L. 0.75; Velocipedi: per macchina L. 0.75.

**Circolare n. 59.** (M.).

**Servizio telegrafico pubblico nelle stazioni comprese nella zona di guerra.**

Malgrado le disposizioni ora vigenti riguardanti la sospensione del servizio telegrafico pubblico nelle località comprese nella zona di guerra, si è verificato il caso che ad alcune stazioni appartenenti a tali località pervengono telegrammi privati.

Nel rilevare l'irregolarità, si raccomanda a tutte le stazioni comprese in detta zona che ricevessero telegrammi privati, di non far luogo alla consegna dei medesimi informando, nel tempo stesso, di ciò gli uffici mittenti a mezzo di regolare avviso di servizio con riferimento alle disposizioni sopracitate che fanno divieto di accettare e dar corso ai telegrammi di cui trattasi.

---

**Comunicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 22 luglio u. s., n. 17, del Ministero della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Società Anonima Lanificio Giustino Barbarulo con sede in Napoli, via dei Cimbri n. 23, con stabilimento in Pellezzano, e il sig. De Martino Rossarol Domenico di Vincenzo, amministratore delegato della Società predetta.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto 21 luglio 1915, n. 15, del Ministero della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Vittorio Samorini fu Angelo, nativo di Venezia, unico proprietario della ditta omonima.

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(163589) - **Vitolo** Renato - Aiutante applicato - Divisione Lavori Bari - Tenente ... regg. fanteria - morto il 19 luglio 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Roggero** Giuseppe di Antonio Fassio - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Torino - Soldato ... alpini - morto il 6 luglio 1915.

# SENTENZE

## Personale. - Indennità per il terremoto nelle Calabrie. - Località di residenza e località di servizio.

*Se la residenza normale di un agente ferroviario non è compresa fra le località colpite dal terremoto (nella specie Catanzaro Marina), la circostanza di essere stato comandato a prestare servizio e a dimorare per qualche tempo in una zona lontana da detta residenza e facente parte di un diverso Comune (Comune di Borgia) compreso invece fra le località colpite dal terremoto, non basta da sè sola a dare titolo al pagamento della speciale indennità.*

TRIBUNALE DI CATANZARO. — Sentenza 26 novembre-3 dicembre 1914 (*Est.* Conidi) - Barbuto Giuseppe ed altri contro FF. SS.

Osserva che non bisogna obliare l'intendimento del legislatore nel dare una indennità agli impiegati in servizio nei luoghi danneggiati. È certo che lo Stato volle sollevare le condizioni economiche ai suoi impiegati legalmente residenti in quelle date località, dove avrebbero dovuto sopportare spese più gravi e maggiori disagi, per incarimento dei viveri, per difetto di alloggi e per aumento di lavoro. È però condizione indispensabile per conseguire il cennato beneficio era la permanente residenza degli impiegati nelle sopradette località.

Venendo ora al caso che ci occupa, risulta ampiamente dimostrato dagli estratti matricolari esibiti che gli attori ebbero la loro residenza legale in Catanzaro Marina, e non nel Comune di Borgia, ed è poi assurdo ed inconcepibile che la stazione di Catanzaro Marina non debba costituire un ente unico, e che la zona

di piazzale, posta al di là di Corace, dovesse dirsi un ente separato, distinto dalla stazione medesima, giacchè in tal caso ogni stazione si potrebbe dividere in tante parti quanti sono i suoi fasci di binari e le sue porzioni di piazzale.

In base a tali risultanze non possono essi attori pretendere le richieste indennità, in quanto gli stessi non hanno permanentemente risieduto e prestato servizio lungi dalla loro legale e normale residenza di Catanzaro Marina, la quale, per come le parti ritengono, non è compresa fra le località colpite dal terremoto.

Nè la circostanza di essersi recati per qualche periodo di tempo a prestare servizio nella zona di piazzale posta al di là di Corace, basta di sè sola a dar titolo alle indennità.

Questo concetto trova evidente ostacolo nella lettera e nello spirito dei R. Decreti 7 febbraio 1909 n. 74 e 15 aprile stesso anno n. 221, ed infatti mentre col primo si stabilì corrispondersi l'indennità ai funzionari che prestavano servizio nei Comuni compresi nell'elenco di cui all'art. 21 della legge 12 gennaio 1909, coll'altro si chiarì meglio il concetto contenuto nella dizione « presta servizio » e si disse nel capoverso « ai funzionari che saranno destinati a prestar servizio permanente in una delle località ecc. ».

Nè ciò basta: nel R. D. 21 luglio 1910 n. 546 leggesi: « ai funzionari civili dello Stato che prestano servizio nei Comuni compresi... è concessa l'indennità di missione nella misura che segue: *a*) ai funzionari i quali risiedono nei due capiluoghi di provincia; *b*) a tutti indistintamente i funzionari che risiedono negli altri Comuni ».

Infine nei R. Decreti 31 luglio 1911 n. 874 e 17 luglio 1913 n. 692, fu ripetuto che l'indennità deve corrispondersi solo agl'impiegati civili di ruolo delle amministrazioni governative residenti ecc.

Dopo ciò inutile e frustranea si appalesa la invocata prova per testimoni, quando la legale residenza degli attori risulta documentata dagli estratti matricolari esibiti, e quando l'aver essi anche prestato servizio saltuariamente, e per periodi di tempo al fascio Corace non può dar loro diritto alle chieste indennità.

Osserva che le spese seguono la soccombenza.

*Per questi motivi* rigetta la domanda.

**Contratto di trasporto. - Azione. - Sentenza. - Prescrizione.**

*Anche una sentenza definitiva, finchè sia soggetta a gravame e quindi a revoca o a riforma, non può mutare il rapporto giuridico originario, e sostituire all'azione iniziale un'azione di diversa indole e soggetta ad un termine prescrizionale diverso. (Applicazione alle azioni derivanti dal contratto di trasporto di merci su strade ferrate).*

CASSAZIONE DI ROMA. — Sentenza 16 aprile-22 giugno 1915 (*Rel.* Marrocino) — Buracchia contro FF. SS.

IN DIRITTO.

Osserva la Corte che col primo motiva il ricorrente sostiene anzitutto, che dalla sentenza definitiva, ma ancora soggetta a gravame, sorga una nuova azione, diversa da quella originaria, come dall'altra nascente dal giudicato, e cominci quindi a decorrere una una nuova prescrizione, quella cioè *ordinaria*, che estingue in genere l'azione civile e commerciale. Ed alla base di codesta dottrina il ricorrente Buracchia deduce, che dalla sentenza del Pretore, con la quale fu accolta la sua domanda di risarcimento di danni derivati dalla violazione del contratto di trasporto, si sia iniziato un nuovo termine di prescrizione ordinaria diverso da quello stabilito per la originaria azione *ex contractu*, e che perciò erroneamente il Tribunale abbia dichiarata prescritta l'azione per essere decorso più che i sei mesi previsti dall'art. 926 del Cod. di Comm.

La tesi del ricorrente si riannoda all'antica *vexata quaestio* circa la natura giuridica della sentenza e della sua influenza rispetto al regolamento della prescrizione.

Molti scrittori e non pochi pronunziati dell'Autorità giudiziaria, prendendo le mosse dal diritto romano, credettero di potere, anche oggi, attribuire alla sentenza, l'effetto di una novazione *processuale*, che impropriamente chiamarono *necessaria*. Ma siffatta teorica sconosce la profonda differenza che corre fra il processo Romano ed il nostro. Tutto il procedimento *dell'ordo judiciorum* ha per base la volontà delle parti. *Sicut stipulatione contrahitur, ita-judicio contrahi*: donde gli inesatti concetti invalsi nella nostra pratica circa gli effetti della contestazione della lite e del così detto quasi contratto giudiziario. In diritto romano la motivazione processuale non differiva sostanzialmente dalla volontaria; ed ammesso perciò che la sentenza operi *novazione*, segue che il termine prescrizionale del diritto accertato con la sentenza non può essere quello stabilito per il rapporto giuridico originario.

Ma la maggioranza degli scrittori avuto riguardo al carattere della funzione giurisdizionale moderna, al diritto del cittadino di ottenere dallo Stato, per mezzo dei suoi organi la tutela dei propri legittimi interessi, ha dovuto escludere dal rapporto processuale quell'elemento convenzionale che nel sistema romano era prevalente. Epperò, secondo l'attuale legislazione, la sentenza o che *dichiari* soltanto il diritto o che lo costituisca (come alcuni sostengono), che generi un'azione analoga all'*actio judicati* romana, o che faccia sorgere un'*azione di esecuzione*, come oggi, con maggiore esattezza, si è riconosciuto, non produce novazione, ma l'azione che sorge da essa, è soggetta alla prescrizione ordinaria e non già a quella stabilita per l'azione, che formò materia del processo.

Si potrà discutere e la disputa è tuttora viva se la nuova prescrizione, che comincia a decorrere dalla sentenza, debba essere quella commerciale o civile secondo la natura del rapporto giuridico riconosciuto nella sentenza stessa, ovvero, in ogni caso quella ordinaria di trenta anni, ma è incontrovertibile, che il nuovo termine prescrizionale non mette capo ad un preteso effetto novativo del pronunziato del giudice, ma deriva dal carattere di autonomia e di certezza, che il diritto, non più controverso, acquista per opera dell'organo giurisdizionale.

Se non che tutte le quistioni dianzi cennate, ed i concetti scientifici, che vi si riferiscono, hanno per presupposto che la sentenza sia passata in giudicato; sia dichiarativa o costitutiva del diritto,

produca o non produca novazione, la sentenza non può apportare alcuna trasformazione al rapporto originario, se non ha fatto passaggio in cosa giudicata.

È solo allora che la parola del giudice *pro veritate habetur*: è solo allora che al diritto controverso si sostituisce un titolo autonomo, nel quale, si incarna la presunzione che il diritto accertato abbia avuto esistenza fin dal momento in cui l'azione fu promossa. Ciò è tanto vero, che le stesse legislazioni, le quali hanno seguito il Diritto Romano, hanno più o meno direttamente riconosciuto che solo il giudicato importi una prescrizione più lunga, sebbene il rapporto giuridico ordiginario sia soggetto ad una prescrizione breve. Così il nuovo codice civile germanico al paragrafo 217 ha espressamente stabilito, che si prescrive in 30 anni *la ragione accertata con sentenza passata in giudicato.*

Si è talvolta dubitato, se lo stesso effetto possa sorgere da una sentenza definitiva, ma ancora soggetta a gravame, e si è detto come sostiene il ricorrente, che da una sentenza simile, non potendo sorgere *l'actio judicati,* nasca invece un'azione, che è diversa da questa o dall'azione originaria, ed è per conseguenza soggetta alla prescrizione ordinaria.

Ma cotesta figura di una terza specie di azione mal si concilia con la natura e gli effetti del rapporto giuridico processuale e con le norme, dalle quali è disciplinato l'istituto della prescrizione.

La legge positiva sottopone, in genere, tutte le azioni alla prescrizione, stabilendo termini diversi secondo le diverse specie. Cotesto regolamento riflette tutte le azioni non ancora dedotte in giudizio, giacchè quando la lite sia iniziata, la prescrizione è interrotta, e sorge un nuovo rapporto giuridico, quello che nasce dal processo, durante il quale il rapporto giuridico sostanziale su cui si agita la controversia, rimane inolterato, e l'azione, che forma oggetto della domanda, non può cambiare natura, salvo che un diverso *nomen juris* non le sia attribuito dal giudice, e non sia da un pronunciato irretrattabile fissata una norma giuridica diversa da quelle, che le parti invocavano a tutela delle loro pretese, ma finchè un giudicato in tal senso non sia intervenuto, tutte le fasi del giudizio, tutti i provvedimenti e le sentenze del magistrato non sono che delle tappe lungo la via, che i litiganti debbono percorrere per raggiungere la meta, che è il riconoscimento del proprio di-

ritto; non costituiscono che tanti presupposti o precedenti dell'ultimo atto giurisdizionale, nel quale il diritto controverso, acquista forza di verità tale che non possa più oltre formare oggetto di procedimento esecutivo.

E poichè cotesto effetto non può derivare che dalla sentenza passata in giudicato, poichè solo dal giudicato nasce la vera e propria azione, per l'esecuzione, bisogna conchiudere che anche la sentenza definitiva, finchè sia soggetta a gravame, e quindi passibile di revoca o di semplice riforma, non può mutare il rapporto giuridico originario, e non è capace di sostituire, all'azione iniziale, un'azione di diversa indole e soggetta ad un termine prescrizionale diverso.

Nè vale il dire che la sentenza definitiva importi un titolo nuovo, il diritto cioè a produrre gravame, o a notificare la sentenza per far decorrere il termine. Cotesto argomento, se da una parte fa rivivere, aggravandolo, l'erroneo concetto di novazione, dall'altro si infrange contro un'osservazione elementare: che cioè la facoltà di impugnare una sentenza, o di notificarla per farla passare in giudicato, non è che esplicazione dell'azione o dell'eccezione originaria, ed è quindi un diritto pedissequo, e conseguenziale dell'una e dell'altra, e come tale rientra nel processo che rimane inalterato nei suoi elementi fondamentali e nei suoi effetti.

Si è osservato, che negando alla sentenza definitiva la forza di dar vita ad una prescrizione ordinaria diversa da quella speciale, che colpisce l'azione originaria, si arriverebbe all'assurda conseguenza, che promossa un'azione colpita da una prescrizione breve, come nella specie, ove nel corso del giudizio venisse emessa una semplice sentenza interlocutoria, l'azione rimarebbe ancora in vita per un anno e mezzo, ossia fino allo avverarsi della perenzione, mentre, dopo la sentenza definitiva, si prescriverebbe in termine più breve. Così la sentenza interlocutoria avrebbe maggiore efficacia di quella definitiva, ed il legislatore non può avere voluto un simile assurdo.

Ma l'argomentazione del ricorrente non resiste alla critica. Avvenuta la interruzione, la prescrizione non può riprendere e completare il suo corso, se non quando, cessato l'effetto interruttivo venga a trovarsi nella condizione in cui era prima di iniziare il

giudizio e rimanga inoperoso per tutto il tempo dalla legge stabilito per la prescrizione dell'azione, che formò oggetto del giudizio.

Ciò accade appunto, allorchè il giudizio si chiuda con una sentenza definitiva ma sucettibile di impugnativa, sentenza, la quale, non potendo importare un prolungamento del termine prescritto, come lo importerebbe qualora fosse passata in giudicato, rimette l'attore, rispetto al diritto che gli è stato attribuito nella condizione in cui era prima di chiedere il riconoscimento giudiziale.

Ma trattandosi di sentenza interlocutoria, l'attore non è restituito nella condizione in cui si trovava prima d'iniziare la lite, appunto perchè la sua pretesa non ancora ottiene il suggello dell'organo giurisdizionale, e perciò essendo ancora pendente il giudizio, fino a che non si verifichi la perenzione, perdura l'effetto interruttivo della domanda giudiziale e quindi l'attore dalla data della sentenza stessa, può rimanere inattivo per un periodo di tempo anche superiore a quello prescrizionale. Sino a che il procedimento non è chiuso con l'accertamento o dichiarazione del diritto permangono gli effetti della domanda giudiziale, ove questa non sia perenta, e l'attore non ha da compiere altrui atti di costituzione in mora per mantenere in vita l'azione. E se per tal modo il termine prescrizionale viene a prolungarsi al di là di quello stabilito per l'azione che è oggetto del giudizio, si tratta di una incoerenza soltanto apparente, giacchè data l'unicità del termine anche più breve, è naturale che non potendo la prescrizione avverarsi finchè pende la lite, il termine prescrizionale venga inevitabilmente prolungato. Che se il legislatore ciò avesse voluto evitare, avrebbe dovuto stabilire tanti termini di perenzione per tutti i singoli giudizi adottando così un sistema caotico, nel quale l'istituto della perenzione e quello della prescrizione sarebbero andati stranamente a confondersi. Peraltro, se nell'intreccio dei termini di prescrizione con quello di perenzione risulta qualche lieve inconveniente, non per questo si può capovolgere il sistema, respingendone i principî, giacchè non vi è sistema, che non produca delle difficoltà pratiche, e l'antico broccardo ammonisce che « *adducere inconveniens non est solvere argomentum* ». Non bisogna dimenticare che gli istituti giuridici che nascono dalla vita, e per la vita sono disciplinati dal legislatore offrono vantaggi ed inconve-

nienti, che si compensano a vicenda, come avviene in tutti i fatti umani.

E così se il titolare di un diritto, dopo la sentenza definitiva ancora impugnabile, viene a trovarsi in una condizione più sfavorevole, quando per quel diritto, che formò oggetto del giudizio, è stabilito un termine prescrizionale più breve della perenzione, invece si trova in una condizione di favore, quando il termine prescrizionale è più lungo.

Osserva la Corte che il ricorrente, sotto un secondo aspetto, insiste nel sostenere che la prescrizione non si sia nella specie verificata, in quanto che la interruzione prodotta dalla domanda giudiziale perdurava anche dopo la sentenza.

Ma codesto argomento è la conseguenza di un equivoco, e trovasi già confutato nelle precedenti considerazioni.

Con la domanda giudiziale la prescrizione è interrotta: la interruzione continua durante l'intero procedimento; e la prescrizione riprende il suo corso dopo che il processo è chiuso. Ma il procedimento si chiude con la sentenza definitiva, che dichiara il diritto, accoglie o rigetta la domanda, e non già come sostiene il ricorrente, soltanto dopo il passaggio in giudicato della sentenza stessa.

Dopo la sentenza definitiva ancora impugnabile (per le considerazioni esposte innanzi) riprende corso la prescrizione propria dell'azione originaria, e se la sentenza è impugnata, si ha una nuova interruzione, ma il gravame non può certo essere interruttivo, se, come nella specie, dal momento della pubblicazione della sentenza alla impugnativa, la prescrizione si sia già verificata.

Osserva che neppure può essere accolta l'altra tesi sostenuta dal ricorrente, che cioè la sentenza del 29 dicembre 1912 sia stata preceduta da altra sentenza definitiva passata in giudicato (quella del 29 marzo 1911 la quale perciò avrebbe interrotta la prescrizione originaria) e che su cotesto punto il Tribunale non abbia affatto interloquito.

Anzitutto la ricordata sentenza, disponendo una prova, giudicò implicitamente dell'ammissibilità dell'azione, ma non provvide in tal modo definitivo sulla domanda, e quindi non chiuse il processo. D'altra parte l'Amministrazione ferroviaria non eccepì

che la prescrizione si fosse verificata dopo la sentenza del 1911 e prima di quella del 1912; e perciò il rilievo, del ricorrente non ha valore di sorta. Nè, trattandosi di un argomento non dedotto per caso specifico di conclusione, il Tribunale era obbligato a confutarlo una volta che della sua pronuncia dava, a sufficienza, ragione altrimenti.

Attesochè, dovendosi rigettare il ricorso, il ricorrente è tenuto a sopportare la perdita del deposito e le spese del giudizio, una agli onorari.

*P. Q. M.* - La Corte rigetta il ricorso prodotto dal Signor Buracchia Nicola il 23 ottobre 1914 contro la sentenza resa in grado di appello dal Tribunale di Teramo in data 5-26 giugno stesso anno, e condanna il ricorrente alla perdita del deposito di L. 75, alle *spese* del giudizio ecc.

## Errata-corrige

---

**Ordine di servizio n. 220.** (Bollettino ufficiale n. 30-1915).

Nelle righe 6ª e 7ª invece che « *Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7. 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale* » leggasi « *Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 9, 11, 12, 14, 16, 17, 32, 35, 36, 41, 42, 45 *ed ai Controllori del materiale* ».

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

Anno VIII - N. 34

26 Agosto 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, agosto 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

DECRETO MINISTERIALE 28 *luglio* 1915 *che apporta modificazioni e aggiunte al regolamento per il Servizio sanitario delle ferrovie dello Stato approvato col decreto ministeriale* 31 *dicembre* 1913.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO DEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, a senso dell'art. 1° della legge 13 aprile 1911, n. 310;

Visto il decreto ministeriale del 31 dicembre 1913, col quale è approvato il regolamento per il Servizio Sanitario delle ferrovie dello Stato;

Sentiti la Direzione generale della Sanità pubblica ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Sono approvate le seguenti modificazioni ed aggiunte al Regolamento per il Servizio Sanitario delle ferrovie dello Stato;

Art. 1 comma 3°.

Sia alla sede centrale, sia alle sedi dei compartimenti, possono esservi medici aiuti, consulenti in clinica medica e chirurgica e specialisti in oculistica, otoiatria, malattie nervose e traumatologia, in relazione colle esigenze di servizio. Vi possono essere medici aiuti e specialisti anche presso gli ispettori residenti fuori delle sedi compartimentali.

Art. 10 bis.

Gli specialisti in traumatologia:

*a*) coadiuvano il Servizio Centrale e gli Uffici Sanitari nella trattazione degli infortuni e concorrono alla loro liquidazione così in sede arbitrale come in sede giudiziaria;

*b*) consigliano ed eventualmente sorvegliano le cure fisiche dirette ad eliminare o a ridurre al minimo la delibitazione funzionale conseguente alle lesioni traumatiche.

Roma, 28 luglio 1915.

*Il Ministro*

CIUFFELLI.

## Ordine di servizio n. 238. (M. e C.).

### Ammissione al servizio di corrispondenza delle stazioni di Germagnano, Traves e Pessinetto e delle fermate di Funghera e Losa della linea Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres.

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo della stazione di scambio di Torino Dora, con la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo viene esteso, a datare dal 1° settembre 1915, alle nuove stazioni di Germagnano, Traves, Pessinetto ed alle nuove fermate di Funghera e Losa sul primo tronco del costruendo prolungamento Lanzo-Ceres dell'attuale linea Torino-Ciriè-Lanzo.

I servizi cui le stazioni e fermate stesse sono abilitate in servizio di corrispondenza, gli impianti di cui sono provviste e le rispettive distanze dalla stazione di scambio di Torino Dora risultano dal seguente prospetto:

| STAZIONI | Linea alla quale appartengono | Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Torino Dora | Servizi cui sono abilitate | | | | | Impianti fissi | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | Piani caricatori | | Grue fisse | | Bilancie a ponte | | |
| | | | Grande velocità | Piccola velocità accelerata | Piccola velocità ordinaria | Veicoli e bestiame | Trasporti a domicilio | di testa | di fianco | quantità | portata in tonnel. | quantità | portata in tonnel. | Sagoma limite |
| Germagnano . | Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres | 34 | G | — | P | — | — | T | F | — | — | — | — | — |
| Funghera (fermata) . . . . | | 37 | G | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Traves . . . . | | 38 | G | — | P | — | — | — | F | — | — | — | — | — |
| Losa (fermata) | | 40 | G | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pessinetto . . | | 41 | G | — | P | — | — | — | F | — | — | — | — | — |

In relazione a ciò si dovranno introdurre le opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » ossia nell'Elenco delle Amministrazioni ammesse al servizio di corrispondenza, a pag. 5, nell'Elenco alfabetico delle stazioni, alle pagine 11, 12, 14, 17, e nel prospetto della Società Anonima per la Strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo, a pag. 142.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 239.** (C.).

**Esercizio di linee ferroviarie di nuova occupazione, oltre il vecchio confine italo-austriaco.**

(Vedi Ordine di servizio n. 218-1915).

Con riferimento alla riserva contenuta nell'ultimo alinea a pagina 834, dell'Ordine di servizio n. 218-1915, si partecipa che i trasporti di merci dalle stazioni delle linee Cervignano-Monfalcone e Cervignano-Belvedere-Grado, diretti a stazioni delle ferrovie dello Stato saranno, fino a nuovo avviso, carteggiati per la stazione di S. Giorgio Nogaro, dalla quale verranno rispediti con le norme del servizio cumulativo fra le linee della Società Veneta e quelle delle ferrovie dello Stato.

I trasporti di merci in senso inverso dovranno, analogamente, essere appoggiati alla stazione di S. Giorgio Nogaro e di là rispediti a destino con le norme adottate pel servizio cumulativo fra le linee Udinesi della Società Veneta e le dette ferrovie Cervignano-Monfalcone e Cervignano-Belvedere-Grado.

Per ciò che riguarda i viaggiatori, si avverte che per ora non devono essere rilasciati biglietti, nè registrati bagagli, per oltre la stazione di San Giorgio Nogaro.

Quanto sopra s'intende attuato con la data del 15 luglio 1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4 *e* 5 *delle gestioni merci.*

---

**Ordine di servizio n. 240.** (C.).

**Servizio cumulativo con la Ferrovia Suzzara-Ferrara. - Soprattasse di transito.**

(Vedi Ordine di servizio n. 206-1915).

Per le spedizioni in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara, che saranno accettate dal 1° settembre 1915 in poi, dovranno essere applicate, a favore della ferrovia medesima, le soprattasse di transito indicate nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Opportuna aggiunta deve, quindi, essere fatta a pag. 63 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione aprile 1915) ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4. 5 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di servizio N. 240-1915.*

## Soprattasse di transito da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia Suzzara-Ferrara.

*Grande velocità*:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.: L. 0,40 con un minimo di L. 0,10 per ogni spedizione.

*Feretri*: per spedizione di L. 1,50.

*Piccola velocità accelerata* (*merci*):

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione: L. 0,35 con un minimo di L. 1,50 per vagone.

*Piccola velocità accelerata* (*bestiame*):

| | | |
|---|---|---|
| di 1ª, 2ª e 3ª classe per capo . | L. | 0,40 |
| di 4ª classe per capo . . . | » | 0,20 |
| di 5ª » » » . . . | » | 0,10 |

con un minimo di L. 1,00 per spedizione.

*Piccola velocità ordinaria*:

Merci in collettame: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg : L. 0,35 con un minimo di L. 0,10 per spedizione. Merci a carro completo: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione, L. 0,30 con un minimo di L. 1,50 per vagone.

*Veicoli a due o quattro ruote*:

L. 0,50 per veicolo con un minimo di L. 1,50 per spedizione.

## AVVERTENZE.

L'applicazione delle soprattasse deve essere fatta a parte, con arrotondamento di cinque in cinque centesimi, ed in base al peso reale od a quello minimo tassabile secondo è sopra detto.

Qualora per un trasporto con vincolo di peso la soprattassa calcolata in base al peso minimo tassabile risultasse più elevata di quella per la merce a collettame in base al peso reale, si applicherà quest'ultima, salvo, però, l'importo minimo stabilito per ogni vagone. Pei trasporti tassabili con tariffe aventi prezzi fatti per vagone, la soprattassa deve applicarsi sul peso reale, salvo, sempre, l'importo minimo per vagone.

Nel caso che ai veicoli e furgoni da sgombero venisse applicata la tariffa delle merci, le soprattasse devono essere applicate in base al peso e non al numero dei veicoli.

Pei cavalli spediti a *grande velocità* deve essere applicata la soprattassa stabilita per la *piccola velocità accelerata*.

## Ordine di servizio n. 241. (M. e C.).

### Estensione di servizio nella fermata di Barbariga.

Col giorno 1° settembre 1915 la fermata di Barbariga, della linea Verona-Venezia, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani con le norme in uso per le case cantoniere, viene abilitata al servizio interno e cumulativo italiano per viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione ed ai trasporti di merci a G. V., per le spedizioni fino al massimo di Kg. 500 ciascuna e composte di colli non superanti i Kg. 50 ciascuno.

La predetta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Milano ogni cinque giorni, e cioè con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio 15 marzo 1915 (parte II) », nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato, edizione giugno 1914 », nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli Uffici di Controllo, e nell' « Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1ª maggio 1915) » si dovranno apportare le modificazioni e le aggiunte di cui all'allegato al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

*Allegato all'Ordine di servizio n. 241-1915.*

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio (parte II ed. 15 marzo 1915) »:

a pag. 3 modificare « Barbariga » (LB) in Barbariga (LG).

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete della Stato » (ed. giugno 1914) — depennare a pag. 12 al nome di Barbariga l'indicazione di « Casa cantoniera » e di contro alle lettere V e B, risultanti nelle colonne 6 e 7, il richiamo (6), esporre nella colonna 8 la lettera *G* col richiamo (10), riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

A pag. 78 della tabella (39) Milano-Verona-Venezia, considerare il nome di Barbariga come scritto in carattere ordinario.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo, alle pag. 3 e 40, depennare di contro al nome di Barbariga l'indicazione di « Casa cantoniera ».

Nell' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915), a pag. 7, fra Baranello e Barbianello trascrivere:

Barbariga /3/2/2/3/3/3/2/

## Ordine di servizio n. 242. (C.).

**Servizio cumulativo colle ferrovie Nord-Milano. - Modificazioni alle tariffe.**

Verrà distribuita alle stazioni della rete la 2ª appendice alla Tariffa per trasporto bagagli, veicoli e bestiame in servizio cumulativo colle ferrovie Nord-Milano (edizione maggio 1892).

Le modificazioni ed aggiunte ivi contenute dovranno avere attuazione pei trasporti in servizio cumulativo presentati dal 1° settembre 1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 243. (C.).

**Trasporti militari. - Viaggi dei sottufficiali del Corpo R. Equipaggi, collocati a riposo, richiamati temporaneamente in servizio e delle loro famiglie.**

**(Vedi Ordine di servizio N. 395-191 ).**

Le facilitazioni di viaggio — di cui l'Ordine di servizio n. 395-1914 — accordate ai sottufficiali del R°. Esercito collocati a riposo, richiamati temporaneamente in servizio, vengono estese anche ai viaggi dei sottufficiali del Corpo Reale Equipaggi che si trovano nelle stesse condizioni per effetto del Decreto Luogotenenziale n. 1132 del 15 luglio 1915 ed a quelli delle famiglie dei sottufficiali medesimi.

Della concessione di cui trattasi dovrà essere presa nota nel Regolamento sui trasporti militari (paragrafi 17 lettera *g*) e 18 punto 2°).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 244. (A.).**

**Circoscrizione degli Ispettori di Riparto del Servizio Approvvigionamenti.**

A norma dell'art. 5 dell'Ordine generale n. 6-1914, si pubblica la circoscrizione degli Ispettorati di riparto del Servizio Approvvigionamenti, la quale avrà vigore col 1° settembre 1915.

---

| | SEDE DELL'ISPETTORE | C | |
|---|---|---|---|
| | | Fabbriche mattonelle | Agenzie marittim |
| I | **Magazzino Torino** (Via Nizza) | — | — |
| II | **Magazzino Torino** (Officine Nuove) | — | — |
| III | **Magazzino Alessandria** | Novi | — |
| IV | **Magazzino Milano** | — | — |

(1) I Depositi « Sussidiari e di riserva » che hanno sedi di frequente varial
tiene la gestione.

COSCRIZIONE

| MAGAZZINI | Depositi combustibili | |
|---|---|---|
| | Autonomi (1) | Aggregati |
| *Torino* (Via Nizza)<br>*Torino* (Stampe) | Asti<br>Bra<br>Ceva<br>Chivasso<br>Santhià | Vercelli<br>Bastia |
| *Torino* (Officine Nuove)<br>*Torino* (Smistamento) | Cuneo<br>Torino Smistamento | Bussoleno<br>Modane<br>Saluzzo<br>Torino Dora<br>Torino P. S.<br>Torino P. N. |
| *Alessandria* (provvisorio) | Alessandria<br>Arona<br>Casale<br>Domodossola<br>Luino | Acqui |
| *Rivarolo* | Mortara<br>Novara<br>Novi San Bovo | Alessandria |
| *Milano* (Approvvigion.)<br>*Milano* (Armamento)<br>*Gallarate* (provvisorio)<br>*Lecco* (provvisorio) | Bergamo<br>Gallarate<br>Lecco<br>Milano C.<br>Milano S.<br>Pavia<br>Piacenza<br>Rogoredo<br>Treviglio<br>Voghera | Como<br>Milano P. G.<br>Milano P. R.<br>Milano P. T.<br>Paratico<br>Seregno |

si intendono compresi nel Riparto cui appartiene il Deposito autonomo che ne

| | SEDE DELL'ISPETTORE | CIR | |
|---|---|---|---|
| | | Fabbriche mattonelle | Agenzie marittime |
| V | **Magazzino Approvvig. Bologna** | Borgo S. Donnino | — |
| VI | **Magazzino Verona** | — | — |
| VII | **Agenzia Marittima Venezia** | Mestre | Venezia |
| VIII | **Agenzia Marittima Genova** | Spezia | Genova<br>Savona<br>Spezia |
| IX | **Magazzino Pisa** | Cantieri d'iniezioni traverse di: (2)<br>Mestre<br>Milano<br>Roma<br>Napoli | — |

(1) I Depositi « Sussidiari e di riserva » che hanno sedi di frequente variabili, tiene la gestione.

(2) Per quanto riguarda la gestione legnami dei cantieri.

| …SCRIZIONE | | |
|---|---|---|
| MAGAZZINI | Depositi combustibili | |
| | Autonomi (1) | Aggregati |
| *Bologna* (Approvvigion.)<br>*Bologna* (Stampe) | Bologna<br>Ferrara<br>Parma<br>Faenza | Castel Bolognese<br>Lavezzola<br>Modena<br>Ravenna<br>Reggio Emilia<br>Rovigo |
| *Verona*<br>*Vicenza* | Brescia<br>Cremona<br>Mantova<br>Verona<br>Vicenza | — |
| — | Mestre<br>Padova<br>Treviso<br>Udine<br>Venezia M. | — |
| — | Busalla<br>Genova P. B.<br>Genova P. P.<br>Rivarolo Ligure<br>Ronco S.<br>Savona<br>Ventimiglia<br>Spezia<br>S. Giuseppe | Genova P. C.<br>Genova S. L.<br>Pontedecimo<br>Chiavari |
| *Lucca*<br>*Pisa* | Lucca<br>Pisa<br>Pistoia<br>Pontremoli | Carrara<br>Sarzana<br>Viareggio |

si intendono compresi nel Riparto cui appartiene il Deposito autonomo che ne

| | SEDE DELL'ISPETTORE | CIR | |
|---|---|---|---|
| | | Fabbriche mattonelle | Agenzie marittime |
| X | **Magazzino Livorno** | Livorno | Livorno |
| XI | **Magazzino Firenze** | — | — |
| XII | **Magazzino Roma Trastevere** | Civitavecchia | Civitavecchia<br>Orbetello<br>(per il Porto di Santa Liberata) |
| XIII | **Magazzino Ancona** | Falconara | Ancona |
| XIV | **Magazzino Foggia** | — | — |

(1) I Depositi « Sussidiari e di riserva » che hanno sedi di frequente variabili, tiene la gestione.

RIZIONE

| GAZZINI | Depositi combustibili | |
|---|---|---|
| | Autonomi (1) | Aggregati |
| *Livorno* rovvisorio) *Siena* | Empoli<br>Grosseto<br>Livorno C.<br>Livorno S. M.<br>Siena | Asciano<br>Campiglia<br>Cecina<br>Volterra Saline |
| *Firenze*<br>*Pontassieve* | Chiusi<br>Firenze S. M. N.<br>Firenze C. M.<br>Borgo S. Lorenzo | Marradi<br>Perugia<br>S. Giovanni Valdarno |
| *ma Economato*<br>*oma Trastevere* | Civitavecchia<br>Orte<br>Roma S. Lorenzo<br>Roma Trastevere<br>Terni<br>Tivoli | Avezzano<br>Portonaccio<br>Tagliacozzo<br>Terracina<br>Velletri |
| *Ancona* Approvvigion.)<br>*Ancona* (Stampe) (provvisorio)<br>*Rimini* | Ancona<br>Castellamare Adr.<br>Fabriano<br>Rimini<br>Sulmona<br>Foligno | Antrodoco<br>Aquila<br>Giulianova<br>Macerata<br>Portocivitanova<br>S. Benedetto del Tronto |
| *Foggia* | Barletta<br>Benevento<br>Campobasso<br>Foggia<br>Rocchetta S. A. | Bovino<br>Montecalvo<br>Termoli |

intendono compresi nel Riparto cui appartiene il Deposito autonomo che ne

| | SEDE DELL'ISPETTORE | C | |
|---|---|---|---|
| | | Fabbriche mattonelle | Agenzie marittim |
| XV | **Magazzino Napoli** | Napoli<br>S. Giovanni T. | Napoli |
| XVI | **Magazzino Pietrarsa** | Torre Annunziata | Salerno<br>Torre Annunziata |
| XVII | **Magazzino Taranto** | Brindisi | Brindisi<br>Taranto |
| XVIII | **Magazzino Messina** | — | Catania<br>Messina<br>Reggio Calabria<br>Siracusa |
| XIX | **Magazzino Palermo Centrale** | — | Licata<br>Palermo<br>P. Empedocle |

(1) I Depositi « Sussidiari e di riserva » che hanno sedi di frequente variab tiene la gestione.

-COSCRIZIONE

| MAGAZZINI | Depositi combustibili | |
|---|---|---|
| | Autonomi (1) | Aggregati |
| *Napoli*<br>*Granili*<br>*S. Maria C. V.*<br>(provvisorio) | Napoli<br>Isernia<br>Cancello<br>Cassino | Caianello<br>Caserta<br>Castel di Sangro<br>Ceprano<br>Roccasecca<br>Sparanise |
| *Pietrarsa*<br>*Torre Annunziata*<br>(Mag. Armamento) | Avellino<br>Salerno<br>Torre Annunziata | Castelnuovo V.<br>Conza Andretta<br>Nocera Inferiore<br>Sapri<br>Sicignano |
| *Taranto* | Bari<br>Brindisi<br>Lecce<br>Potenza<br>Sibari<br>Taranto | Baragiano<br>Cosenza<br>Gioia del Colle<br>Metaponto |
| *Messina* | Catania<br>Catanzaro M.<br>Cotrone<br>Messina<br>Paola<br>Reggio Calabria<br>S. Eufemia B.<br>Siracusa | Rometta<br>S. Agata |
| *Palermo C.*<br>*Palermo St.*<br>*Palermo Lolli* | Castelvetrano<br>Licata<br>Palermo C.<br>Palermo L.<br>Porto Empedocle<br>Roccapalumba | Caldare<br>Caltanissetta<br>Canicattì<br>Castrogiovanni<br>Leonforte<br>Modica<br>Ragusa<br>S. Caterina Xirbi<br>Termini Imerese<br>Trapani |

si intendono compresi nel Riparto cui appartiene il Deposito autonomo che ne

**Ordine di servizio n. 245. (C.).**

**Trasporti a domicilio.**

Col giorno 24 agosto 1915 la stazione di Codogno è stata ammessa al servizio di presa e consegna a domicilio, agli stessi corrispettivi stabiliti per il pubblico, tanto delle merci dirette alla nostra Amministrazione, quanto delle masserizie degli agenti ferroviari, spedite in servizio.

Col giorno 31 agosto 1915 cesserà di funzionare in Santhià l'impresa dei trasporti a domicilio.

Dal giorno 1° luglio 1915 l'agenzia di città in Terni è stata autorizzata a riscuotere la provvigione di L. 0,10 per le operazioni di dazio consumo, anche per i pacchi ferroviari.

Per conseguenza nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912 si dovranno introdurre le seguenti varianti:

a pag. 18, colonna 1ª, di fianco al nome della stazione di Codogno, esporre l'indicazione « 1ª e 2ª »;

a pag. 30, cancellare tutte le indicazioni relative alla stazione di Santhià;

a pag. 32, colonna 3ª, di fianco al nome della stazione di Terni, esporre il richiamo (2) sotto al prezzo di L. 0,15.

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche » edizione 1914, si dovrà cancellare l'indicazione « G. P. » alla colonna 14 della pag. 55, di fianco al nome della stazione di Santhià.

---

## Circolare n. 60. (C.).

### Tassazione del combustibile liquido.

(Vedi Ordine di servizio n. 259-1910).

I prezzi di tariffa, stabiliti per i *residui della distillazione dell'olio minerale per uso di combustibile* (classe 5ª e speciale 119 B per il continente e classe 5ª per la Sicilia), valgono soltanto pei residui che abbiano pagato il dazio doganale di L. 2 la tonnellata, conforme è detto nell'apposita nota esistente nella Nomenclatura e classificazione delle merci.

Essendosi constatato che anche per alcuni trasporti composti di residui soggetti al dazio di entrata di L. 5 la tonnellata sono stati applicati i detti prezzi, in luogo di quelli della classe 4ª e speciale 119 *A* per il continente e classe 4ª e speciale interna 119 *A* per la Sicilia, si richiama l'attenzione delle stazioni sulla anzidetta disposizione di tariffa, a fine di evitare altri errori di tassazione.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Circolare n. 61. (M. San. L. V. A. R.).

### Pulizia delle latrine e dei locali delle stazioni.

È stato rilevato che la pulizia e la disinfezione delle latrine e dei locali frequentati dal pubblico e dal personale nelle stazioni non sempre viene praticata con l'assiduità e la regolarità necessarie e che, talvolta, si fa spreco di disinfettanti, anche costosi, senza raggiungere alcun pratico risultato.

Si richiama, perciò, l'attenzione delle stazioni sul disposto dell'art. 3° delle « Norme d'applicazione del Regolamento sulle disinfezioni » (allegate all'Ordine di servizio n. 394-1912), il quale

stabilisce che le latrine e gli orinatoi delle stazioni debbano esser disinfettati almeno una volta al giorno, salvo le particolari eccezioni contemplate nelle apposite istruzioni tecniche per i tipi speciali (come ad esempio: orinatoi ad olio).

Quindi, le stazioni, di *loro iniziativa e col proprio personale* addetto alla pulizia, debbono provvedere alla disinfezione delle latrine e degli orinatoi, ripetendola ogni qualvolta nelle latrine venga versato il contenuto delle cassette speciali applicate ai tubi di scarico delle ritirate delle carrozze CIz, utilizzate pel trasporto dei *profughi, prigionieri,* ecc., provenienti dalle zone di guerra, ed il contenuto delle *latrine portatili* dei treni-ospedale della *Croce Rossa,* del S. O. M. di *Malta,* nonchè dei treni *attrezzati militari* pel trasporto di malati e feriti in consegna alla Sanità Militare.

Fino a nuovo avviso, le disinfezioni di cui sopra debbono esser praticate *esclusivamente* nei seguenti modi:

1°) Il pavimento, le pareti rivestite di cemento, marmo, maiolica, ecc., tanto delle latrine, che degli orinatoi (esclusi quelli ad olio), le pareti esterne ed interne dei cànteri, i sedili, debbono essere lavati con *latte di cloruro di calce,* che si prepara mescolando un chilogrammo di *cloruro di calce in polvere* con 5 litri di acqua.

Qualora, a causa di tali lavature, le pareti delle latrine e dei cànteri acquistino un colorito giallognolo troppo marcato, debbono essere ripulite con acqua semplice, stropicciandole mediante granate di stipa o di saggina.

2°) Le pareti fino a due metri circa di altezza e le altre parti delle latrine rivestite con intonaco comune di calce, sono da disinfettarsi con applicazioni di *latte di calce,* mediante un pennello da imbianchino.

Il *latte di calce* si prepara nella proporzione di un chilogrammo di *calce viva* per ogni 4 litri di acqua. Qualora si abbia a disposizione la calce spenta da muratore (grassello delle fosse) il miscuglio dovrà farsi in parti eguali.

3°) Gli adattamenti speciali che esistono in alcune latrine (ciambelle, sedili in legno, ecc.), debbono esser lavati con soluzione al 5 % di *cresolo saponato.*

***

Ferme restando tutte le disposizioni in vigore per le disinfezioni *ordinarie e straordinarie*, per le quali è necessaria l'opera delle squadre di disinfezione istituite come all'allegato *D* delle « Norme » sopracitate, i Sigg. Capi stazione, sempre di loro iniziativa e a mezzo dei proprî agenti, debbono curare la più scrupolosa pulizia degli uffici, delle sale di aspetto, degli atrii, e di tutti gli altri locali aperti al pubblico e frequentati dal personale, da ripetersi, occorrendo, più volte al giorno, specie quando si verifichi movimento di prigionieri, di soldati, di profughi e di immigranti.

La spazzatura deve esser fatta sempre a umido, per evitare che si sollevi della polvere, e quando la semplice spazzatura non basti, dovrà aggiungersi la lavatura dei pavimenti, da farsi con acqua, alla quale sarà aggiunta della *soda comune in polvere* nella proporzione del 5 %. Questa soluzione deve adoperarsi possibilmente calda. Deve parimenti curarsi la pulizia dei piazzali, specie dopo il passaggio dei treni.

Quando i treni-ospedale e i treni di prigionieri sostano lungamente nelle stazioni, i binari sottostanti e gli spazi laterali debbono essere cosparsi di *calce in polvere*, mettendone una quantità maggiore in corrispondenza degli sbocchi delle ritirate.

Le immondizie raccolte debbono essere sempre depositate in apposite fosse, da disinfettarsi versandovi sopra una conveniente quantità di *latte di calce*. Dove le fosse non esistono, debbono essere subito scavato, ricorrendo ai sorveglianti dei Lavori.

L'inaffiamento dei marciapiedi deve essere fatto con acqua semplice.

Ogni eventuale richiesta di disinfezioni non contemplate dal « Regolamento » pubblicato coll'Ordine di servizio n. 216/1911, che venisse fatta da Autorità locali non ferroviarie, dovrà essere immediatamente comunicata dalle stazioni alla superiore Divisione, per l'inoltro al Servizio Sanitario.

***

Tenuto conto che la pulizia e la disinfezione interna di tutti i treni-ospedale e di quelli attrezzati spetta al personale sanitario dei treni stessi e che a detto personale spetta pure la vuotatura e disinfezione delle cassette e delle latrine portatili, mentre che la vuotatura e disinfezione dei cànteri applicati ai tubi di scarico delle latrine dei treni dei prigionieri e dei profughi spetta al personale del Servizio Veicoli, si prescrive:

Nel caso che le cassette delle carrozze CIz dei treni per profughi, prigionieri, ecc. e le *latrine mobili* dei *treni-ospedale* ed *attrezzati* non possano vuotarsi nelle latrine delle stazioni, si vuoteranno in apposite fosse, da scavarsi, su richiesta dei Capi stazione, dal personale dei Lavori, in località opportunamente scelte e possibilmente non molto distanti dai treni suddetti.

Sul fondo di dette fosse verrà disteso uno strato di dieci centimetri di calce in polvere e, dopo vuotate le cassette, si spargerà altra calce, in quantità almeno uguale a quella delle feci versate.

***

La *calce viva* per la preparazione del *latte di calce* e la *calce in polvere* devono essere richieste ai sorveglianti dei Lavori; il *cloruro di calce*, la *soda* ed il *cresolo saponato* (da usarsi solo eccezionalmente nei casi citati al punto 3°) debbono essere domandati ai Magazzini con boni Mod. A. 19, *e perciò tutti i disinfettanti vanno depennati dagli assegni quadrimestrali*. Nei casi urgenti le Divisioni Movimento possono autorizzare l'acquisto diretto dei disinfettanti necessari, facendo comprendere le spese nelle distinte Mod. R. 105.

I funzionari ed i controllori delle Divisioni Movimento, nell'occasione delle loro gite sulla linea, debbono praticare assidui accertamenti per garantire la più scrupolosa osservanza delle presenti disposizioni.

## Comunicazioni.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 31 luglio 1915 del ministero della marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta Calzaturificio Partenopeo G. Donnabella e A. Scognamiglio di Napoli.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 30 luglio 1915, n, 18, del ministero della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Macoli Domenico fu Gaetano, nato a Ravenna e domiciliato a Bologna.

---

*Il Direttore generale*

**R. DE CORNÈ.**

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **D'Allocco** Antonio - Cantoniere avventizio - Sezione Napoli Nord - Caporale di fanteria - morto il 20 giugno 1915.

- **Rotelli** Secondo - Manovale avventizio - Deposito combustibili Rimini - Soldato di fanteria - morto il 30 giugno 1915.

(109903) - **Lanzi** Dott. Pietro - Applicato Div. Movimento Milano - Tenente di fanteria - morto il 4 luglio 1915.

(148373) - **Guerci** Francesco - Aiut. Applicato Sezione Lavori Alessandria - Caporale di fanteria M. M. - morto il 25 luglio 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Buffoni** Manlio - Manovale Stazione Ancona - Caporale maggiore di fanteria - morto il 30 giugno 1915.

- **Galassi** rag. Aldo - Aiut. Applicato avventizio Servizio Lavori - Soldato di fanteria - morto il 7 luglio 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(165375) - **Mastronardi** Giuseppe - Cantoniere Sezione Lavori Taranto - Soldato di fanteria - morto il 27 giugno 1915.

**Ordine di servizio n. 15v (P.).**

**Ruolo di anzianità del personale dei primi sei gradi e degli allievi ispettori.**

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità dei funzionari dei primi sei gradi e degli allievi ispettori, compilato a norma dei RR. DD. n. 388 del 22 novembre 1908, n. 671 del 3 settembre 1909 e n. 1202 dell'11 settembre 1913.

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE.

## SENTENZE

**Azienda autonoma ferrovie Stato. - Rappresentanza. - Costruzioni di nuove linee. - Espropriazioni. - Legge sul risanamento di Napoli. - Aree fabbricabili. - Nozione della fabbricabilità. - Incensurabilità del giudizio sul concorso di tale qualità.**

*Spetta all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e non già al Ministero dei LL. PP. la rappresentanza nei giudizi di esproprio per la costruzione di nuove linee* (*art.* 79 *R. D.* 28 *giugno* 1912, *n.* 728). *Le aree fabbricabili, pure avendo un plus-valore specifico per la loro posizione ed attitudine sono soggette, nella valutazione ai fini degli espropri ferroviari, alla formazione della media di cui all'art.* 13 *della legge pel risanamento di Napoli.*

*Perchè un'area possa considerarsi come edificatoria occorre presenti la convenienza economica di essere destinata a tale scopo. Il giudizio circa l'esistenza in concreto degli estremi della fabbricabilità reso dal Magistrato di merito costituisce un apprezzamento di fatto, incensurabile in Cassazione.*

CASSAZIONE DI NAPOLI — sentenza 27 maggio 1915 (Rel. Pacifico). — Mandara contro Ministero LL. PP. e Ferrovie Stato.

### FATTO.

Ritenuto: Che, per la costruzione della direttissima Roma-Napoli, fu mestieri che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato espropriasse un fondo della signora Filomena Mandara nel villaggio Fuorigrotta di questa città, alle contrade Restignano e

Castellana. La zona esproprianda fu di metri quadrati 202562. Lo elenco relativo fu pubblicato nel 6 maggio 1910 ed il compenso stabilito in esso fu di L. 174,549. Non avendo la signora Mandara accettata tale offerta, ne fu commessa la determinazione a tre periti.

Questi depositarono la loro relazione nel 15 maggio 1911. Con essa ritennero che per l'art. 77 della legge 7 luglio 1907, sulla costruzione ed esercizio di Stato delle Ferrovie, dovessero, nel caso, applicarsi gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, sul Risanamento di Napoli, epperò stabilirsi la indennità nella media tra il valore venale ed il coacervo di dieci annualità di fitti. Non era, pel fondo Mandara, uopo ricorrere al criterio suppletivo dell'imponibile, essendovi i regolari contratti di locazione.

Che applicando un tal principio, con quello desunto dallo art. 40 della legge generale del 25 giugno 1865, i periti stabilirono in L. 681,000, circa, il valore venale dello intero possedimento Mandara, distinto in L. 446,000 per 33,669 metri quadrati ritenuti suolo edificatorio, ed in 235,000 pel rimanente, come terreno coltivabile. Vi fu contrapposto il coacervo dei fitti in lire 98,000 e se ne ottenne il valor medio di lire 389,000. Da questo i periti dedussero il valore medio del terreno rimasto alla Mandara, in circa metri 38,000, tuttic oltivatori, epperò stimati lire 24,900; e per lo effetto dissero dovuta alla Mandara una indennità di lire 365,000, oltre le colture ed i frutti pendenti.

Che l'Amministrazione accettò questo giudziio. La Mandara, invece, vi si oppose, con due atti degli 8 e 9 novembre 1911, notificati, rispettivamente, al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato ed al Prefetto pel Ministero dei Lavori Pubblici. Le doglianze della Mandara, oltre allo squilibrio, così notevole, tra il valore venale e la media risultata, si volgevano, principalmente, nella inapplicabilità dell'art. 13 della legge per Napoli alle aree fabbricabili, le cui rendite e l'imponibile non rappresentavano nè comprendevano lo *specifico plus-valore*. Onde questo non veniva solo a trovarsi, per formar la media, posto a fronte di altro fattore non omogeneo, ma veniva, addirittura, ad esser dimezzato. Si deduceva, ancora, che il fondo espropriato doveva dirsi edificatorio, e non la sola zona dei metri 33,600. Si aggiungeva che a torto i periti avevano tolto, come momento di valutazione, il 6 maggio 1910, data della pubblicazione dell'elenco parcellare; doveva,

invece, considerarsi il 6 settembre 1911, quando, a seguito della perizia, il Prefetto avea emesso il decreto di occupazione. Fu contestato che nulla erasi specificatamente assegnato per i fabbricati esistenti nel fondo, pei quali nella stessa prima offerta s'erano aggiunte lire 12,600. Si lamentò, infine, che non fossero bastevoli le cautele e le opere di conveniente segregazione, prevedute per la zona rimasta.

Che la 1ª Sezione del Tribunale di Napoli, con sentenza del 31 maggio-14 giugno 1912, respinte le altre deduzioni della Mandara, trovò giusta quella dell'inapplicazione dell'art. 13 della legge del 1885, quanto alle aree fabbricabili, non riconoscendo il plus-valore di queste rappresentato nel coacervo delle rendite. Commise, quindi, ai medesimi periti estimatori di aggiungere al valore proposto, la equa analoga differenza. Questa sentenza, nel 25 giugno 1912, fu, ad istanza della Mandara, notificata così al Ministero dei Lavori Pubblici, che alla Direzione delle Ferrovie. Con atto degli 8 agosto 1912 ne appellò la Mandara, pei capi di opposizione non accolti dal Tribunale. Con atto del 9 agosto appellò la Direzione delle Ferrovie per la interpretazione, a suo sentimento non legittima, dell'art. 13 della legge del 1885.

Che la Mandara eccepì l'inammissibilità dell'appello ed il passaggio, per tal parte, in giudicato, della sentenza, perchè il silenzio del Ministero dei Lavori Pubblici, vero ed esclusivo rappresentante del Demanio pubblico stradale, equivaleva ad accettazione; nè avea veste la Direzione ferroviaria, autonoma pel solo esercizio, di sostituirsi al Ministero, elevando un gravame, cui proprio diritto non aveva.

La 1ª Sezione della Corte di Appello di Napoli, con sentenza del 4-9 giugno 1913, respinta l'eccezione d'inammissibilità e respinto pure l'appello della Mandara, accolse quello dell'Amministrazione; e rigettò l'opposizione di essa Mandara alla valutazione, fatta dai periti, del fondo espropriabile.

Che contro questo pronunziato la signora Mandara propone ricorso per annullamento pe' seguenti sei motivi:

1° La sentenza del Tribunale era passata in giudicato, per l'acquiescenza del Ministero dei Lavori Pubblici, da cui moveva la istanza di espropriazione ed era stato pagato il prezzo. L'appello,

quindi, dell'Amministrazione delle Ferrovie dovea dirsi nullo ed improponibile.

2° Dovea ritenersi inapplicabile l'art. 13 della legge 15 gennaio 1885, perchè non era possibile costituire il secondo termine della media ivi preveduto. Il plus-valore di area fabbricabile non era per nulla rappresentato nel reddito, di cui solo potea farsi e si fece il coacervo.

3° La stima dei periti dovea riportarsi alla data del 6 settembre 1911, in cui fu emesso il decreto prefettizio di espropriazione, e non già al 6 maggio 1910, in cui avvenne il deposito del piano particellare.

4° A tenore dei documenti prodotti, ed indipendentemente dall'epoca della direttissima Roma-Napoli, l'intero fondo Mandara aver dovea la qualifica di area fabbricabile. Dei detti titoli fu omesso l'esame analitico che si dovea.

5° Fu ingiusto il rifiuto di ogni indennità pei fabbricati compresi nel fondo, mentre pei medesimi la stessa prima offerta dell'Amministrazione assegnava lire 12,600.

6° A torto non fu provveduto per le opere di riordinamento del residuo fondo e circa il deprezzamento che a questo arrecava l'espropriazione.

Considerando in

## DIRITTO.

### 1° MEZZO.

Che la doglianza sull'ingresso dato allo appello della Amministrazione delle Ferrovie non ha giuridico fondamento. La Corte di merito osservò che non poteva negarsi il gravame a chi avea fatto parte del giudizio di prima istanza,, chiamatovi, con la sua opposizione, dalla stessa Mandara, e che il Ministero dei Lavori Pubblici era stato chiamato per soprabbondanza e per solo invito, come di un eventuale possibile interventore. Tanto vero, dicevasi, che la citazione, ad onta della contumacia, non era stata rinnovata. Circa quest'ultimo particolare, il diniego della difesa Man-

dara è esatto, pel giudizio di prima istanza, nel quale il Ministero non prese conclusioni, ma si costituì per mezzo d'un procuratore erariale; non corrisponde agli atti, pel giudizio di appello, dove non vi fu costituzione di mandatario, nè reiterazione del libello. Assai probabilmente fu questa una involontaria omissione, la quale non può aver conseguenza, perchè il Ministero fu ritenuto parte nel giudizio, nè vi è formale deduzione circa l'incorsa irritualità.

Che, però, a riconoscere la figura legittima di parte dell'Amministrazione delle Ferrovie e la piena conseguente ammissibilità del suo appello, non è uopo far ricorso alla pura, per quanto innegabile, forma esteriore di essere stata parte nel giudizio di prima istanza. Questo servirebbe a togliere base ad una eccezione di rito, d'essere essa rimasta terza nella contestazione giudiziale. Ma, nel merito, la sua qualità a proporre il gravame sorge dallo stesso svolgimento del rapporto giuridico da cui sorge l'opposizione, ed il giudizio è una conseguenza logica della manifestazione e dello esercizio dei pubblici poteri, è una applicazione incontrovertibile delle norme portate dalla legge imperante al momento della interposizione dello appello.

Che una premessa, che non potea essere e non fu contrastata da niuna delle parti, è che la costruzione della direttissima Roma-Napoli trovasi, per legge, affidata all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. In coerenza, tutti gli atti preparatorii, tutte le istanze, tutte le concessioni e tutte le autorizzazioni furono fatte nel nome dell'Amministrazione medesima.

La ricorrente dice che la espropriazione avvenne sulla istanza del Ministero dei Lavori Pubblici, e che da questo fu erogato il danaro. La materiale erogazione diretta non risulta, l'iscrizione in bilancio è quistione estrinseca di contabilità e di ragioneria; e chi pagò in fondo fu il tesoro dello Stato, al quale appartengono l'una e l'altra Amministrazione.

Quanto alla istanza, gli atti depongono il contrario della deduzione Mandara.

L'Amministrazione ferroviaria ebbe a suo favore fino il primo provvedimento prefettizio pel libero accesso nei fondi privati. Fu essa che formò e depositò il piano particellare della espropriazione e fece, *non procuratorio nomine*, le offerte di prezzo. Fu ad essa che l'espropriata notificò, sia pure in concorso col Ministero, la sua

opposizione, donde il presente giudizio. Il quale venne così a contestarsi con essa, non in modo occasionale, ma come autrice degli atti tutti, delle valutazioni e delle offerte, che davan causa alla contestazione.

Che la verità della cosa sorge ancor più manifesta, se si pon mente alla funzione e rappresentanza delle singole Amministrazioni, nello esplicamento dei poteri e della gestione dello Stato. Se la proprietà d'una cosa, sia patrimoniale, sia demaniale, si considera nel riguardo dello Stato, come persona giuridica, la sua più propria rappresentanza si rinviene nell'Amministrazione del Demanio, della quale fu spesso invocato lo intervento, in quest'ordine d'idee quasi teoretico, in contratti e definizioni che apparteneano a speciali interessi e servizi pubblici.

Ma ogni ramo della funzione governativa è affidato ad una serie di uffici, che vi provvedono, a seconda delle rispettive attribuzioni, raggruppandosi, agli effetti della responsabilità politica, nello special Ministero da cui dipendono. Così avviene per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la quale ha molte mansioni, affidatele dalla legge, anche all'infuori della gestione ed esercizio delle Ferrovie, costituite, per ragioni, che non è qui il posto di ricordare, nella *fictio juris* di ente autonomo.

Questa parziale autonomia non toglie, che, pel rimanente, esse siano un'Amministrazione dello Stato come tutte le altre, che ne rappresenta gl'interessi e la personalità giuridica negli atti, nelle liti e nei gravami.

Che questo pensiero non rimane un principio generico, che vada applicato solo in ossequio alle consuete regole delle azioni delle Amministrazioni pubbliche, ma trova sanzione espressa in una solenne disposizione, d'indole ed effetto legislativo, cioè l'articolo 79 del R. Decreto 28 giugno 1912 sulla funzione e rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria. Esso vale a distruggere tutte le esitanze, che sorgere potevano per le disposizioni, meno esplicite, delle leggi preesistenti. A tenore di esso, la Direzione delle Ferrovie ha la rappresentanza in giudizio, mercè l'organo del suo speciale Ufficio legale, di tutta la gestione e di tutti i rapporti che le sono affidati dalla legge.

E più specialmente, quanto alle espropriazioni per pubblica utilità, la sua missione e rappresentanza viene esclusa solo nei casi

ne' quali non è investita dello incarico stesso della costruzione, cui l'affare si riferisce. Se, adunque, nell'8 agosto 1912 il R. decreto del 28 giugno era già andato in vigore non solo fu rituale il gravame proposto dalla Direzione delle Ferrovie in continuazione e conformità dei precedenti atti e della già svolta procedura, ma avrebbe dovuto essere promosso e formulato nel modo che avvenne anche nel caso che i precedenti avessero avuto un corso diverso.

### 2° MEZZO.

Che la più grave quistione della causa vien sollevata col secondo motivo del ricorso, cioè, se sia applicabile la media stabilita nell'art. 13 della legge 15 gennaio 1885, quando sieno espropriati terreni, ai quali vada assegnata la qualifica di suoli edificatorii.

Che giova preliminarmente sgombrare la prevenzione, che pare non abbia avuta poca parte nella decisione del magistrato di prima istanza, cioè, che nell'applicazione severa, sebbene normale, della legge possa esservi spoglio od ingiustizia. La legge non è mai ingiusta.

Se le esigenze sociali, o l'interesse pubblico, suggeriscono talvolta sanzioni, che restringono od anche distruggono un diritto privato, ciò può offrire argomenti a studii, a reclami, a discussioni, a petizioni, a tutti i mezzi, insomma, che il libero regime vigente accorda ai cittadini; ma nella pratica, finchè deroga non sopraggiunga, la legge va osservata. E, pel magistrato, essa costituisce la sola e vera giustizia, alla quale sarebbe grave colpa il muover censura, delitto il negare obbedienza. Allora solo l'eccezionalità o la durezza del precetto legislativo può dare un criterio ed una tendenza mitigatrice, quando possa farsi luogo ad interpretazione, non mai quando lucida e certa n'è la parola; e molto meno quando la ragione storica, o politica, n'è nota e coincide col dettato, che la sanzione legislativa consacra. Non vale, adunque, prospettar riscontri, anche senza piccole esagerazioni, di ciò che rimanga sacrificato del patrimonio privato, supposta la esattezza della interpretazione data alla legge, come non sarebbe valido argomento per rinnegare *a priori* o non discutere le ragioni dedotte in contrario, il rilevare che in un trentennio la proprietà Mandara a Fuorigrotta avrebbe poco meno che quadruplicato il suo valore.

Che il nostro Statuto, nel sancire col suo articolo 29 la inviolabilità della proprietà, soggiunge che possa il cittadino esserne privato nel pubblico interesse, previa opportuna indennità, da stabilirsi a norma di legge. Questa soggiunta rappresenta il corollario d'una non breve, nè dubbia esperienza.

Dopochè l'antico pauroso pensiero del diritto onnipotente dello Stato e del Principe ed il metodo di una più o meno confessata ed intera confisca, quando si trattasse d'opera pubblica, o di volere sovrano, ebbe ceduto il campo al più onesto sistema della espropriazione mercè compenso, si iniziò quella lotta perenne, che tutte le leggi sopravvenute ed alternatesi non sono riuscite a sopire, nè a coordinare rigorosamente, tra l'interesse e, non di rado, l'ingordigia privata, e le vedute restrittive ed il sospetto di chi nello interesse della utilità pubblica era nella necessità di prendersi coattivamente l'altrui proprietà. La necessità di affidare alla legge il determinare i criterî e la misura della valutazione, tenendo conto delle esigenze del diritto privato, della ragione sociale, della giustizia e del pubblico Erario, venne quindi, esplicitamente riconosciuta in aggiunta alle due regole della inviolabilità della proprietà privata e della espropriabilità per la pubblica utilità ed interesse. Ed il codice civile italiano ha ribadito codesto concetto, circa la facoltà discrezionale del potere legislativo. Nello art. 438, alla parafrasi della intangibilità del diritto, in genere, e della cessione coattiva, pel pubblico interesse, segue un capoverso che non leggesi nel codice Napoleonico, nè nelle leggi civili del 1819, e che rinvia a leggi speciali lo stabilir le norme per la espropriazione per pubblica utilità.

Che, in coerenza, fu emanata la legge fondamentale del 25 giugno 1865, la quale, col suo articolo 39, stabilì il criterio della indennità. Essa fu qualificata il giusto prezzo; e fu detto dover esser quello, che sarebbesi avuto in una libera contrattazione di compravendita, a giudizio di periti. In ciò vi era tutto quello che poteva formare, e forma ancora, il concetto tipico della indennità in simili espropriazioni. Il giusto prezzo, a giudizio di perito, a tutela del possessore; la libera presunta contrattazione volontaria, cioè la esclusione della *spes* e dell'*affectio*, a garentìa di chi espropria.

Che questa norma, la quale avrebbe dovuto apparir sufficiente, posto il dritto degl'interessati tutti di portare la controversia innanzi al magistrato, il quale avrebbe ben potuto moderare pretensioni ed interessi in contrasto e rendersi, quando d'uopo, perito periziore, non si dimostrò sufficiente nella pratica. E quando fu mestieri provvedere, pel Risanamento di Napoli, ad espropriazioni in una insolita vastissima proporzione si ravvisò necessario di adottare qualche temperamento eccezionale, che scongiurasse il fallimento del piano finanziario, cui non sarebbe stato facile sorreggere e ricostituire. Ed il temperamento consistette nella media preveduta dallo art. 13 della legge 15 gennaio 1885.

Della media un primo termine fu il valore venale, cioè il giusto prezzo in una libera contrattazione di compra-vendita a norma dell'art. 39 della legge 25 giugno 1865. L'altro termine fu il coacervo decennale dei fitti; o la induzione dallo imponibile fondiario. Sul primo termine non potea avvenire e non avvenne mai contestazione. E' sul secondo che si è conteso, e si contende, per stabilirne lo scopo e la origine, per definirne la portata, per determinare gli effetti della impossibilità, o difficoltà, materiale o logica, di farne applicazione.

Che la ricerca della origine storica delle leggi, della loro preparazione e delle discussioni, che ne precedettero l'approvazione, può non di rado, fornir sussidio utilissimo nello interpretarle.

Però cotal lavorio richiede uno studio critico diligentissimo, specialmente per leggi che emanano da assemblee legislative, il cui ultimo dettato è il riassunto di tante vedute e di tante intenzioni, le quali fanno capo ad una conclusione, che sarebbe pericolosa fonte di facili errori il riportare ai ragionamenti e, molto più, a qualche frase staccata di qualunque, anche autorevolissimo, tra coloro che vi concorsero.

Ciò si avvera in sommo grado pel contrastato art. 13, del quale si è sostenuto, e si sostiene da non pochi, che contenga un vero sistema di giusta valutazione, e si è perfino affermato che fosse surto a tutela dei piccoli possessori di case infelici, ma assai fruttifere, nelle zone di Napoli da risanare.

Che l'idea del coacervo sia presa dalla legislazione inglese non può fornire molto aiuto per bene applicarla in Italia. Troppe sarebbero le differenze di abitudini, di sistemi di proprietà e di

prove, che ne renderebbero affatto eterogeneo, nei due paesi lo effetto. Comunque surto, però, il sistema, è cosa certa ch'esso fu adottato nel fine di porre un dato sicuro ed invariabile, per risultanze già certe, onde infrenare l'arbitrio e l'alea dei risultati delle perizie. Mettendo da parte la ipotesi supplettiva dello imponibile catastale, che non ha riscontro nel caso Mandara e che darebbe luogo a dispute non poche, massime dopo la mutazione avvenuta nella giurisprudenza sulla applicazione del moltiplico e della elevazione a capitale, il coacervo decennale dei fitti non può dirsi un vero e proprio sistema di valutazione. Esso non fu stabilito a protezione dello espropriato, ma per limitare, come diceasi, l'alea e l'arbitrio. Sicchè ne risultano esatti i due principî adottati dalla Corte di merito, che sia, cioè, un correttivo delle divagazioni e delle esagerazioni, e che vada applicato sempre quando, sulla rigorosa parola della legge, sia possibile, nel fatto, riscontrarne gli elementi.

Che il coacervo decennale delle rendite lorde non possa dirsi un logico sistema di valutazione apparisce al solo por mente alla variabilità non solo delle condizioni per le quali il reddito spiega la sua influenza sull'effettivo valore dello stabile, ed alla contraddizione che ne deriva, stante la ragione inversa costante tra il pregio vero della proprietà ed il risultato apparente del coacervo. L'entità delle imposte, gli oneri che creano la consuetudine e le esigenze dei singoli casi, la maggiore o minore diligenza e severità del possessore, possono spiegare un effetto assolutamente imprevedibile ed insuscettivo di paragoni, sul profitto reale, che per ogni singola proprietà si cela nell'apparente cifra del reddito lordo. Ancora più grave è il secondo rilievo, perchè, se il reddito può influire sul vero valore solo con una razionale e giusta ragione percentuale, questa sarà tanto minore quanto più sarà il pregio, per sito, per condizioni e per concorrenza, dello stabile; e la moltiplicazione pel fattore fisso di 10, stabilirà una sproporzione infinita, a tutto pregiudizio di chi dovrà cedere la proprietà migliore ed avrebbe, quindi, dritto ad un maggiore compenso.

Queste considerazioni non possono essere sfuggite al legislatore, epperò non deve supporsi che le abbia volute trascurare per deliberato proposito, o per supina negligenza.

Che di qui svelasi il pensiero recondito della legge, la quale nello imporre questa limitazione del diritto privato, ha riconosciuto un fatto storicamente innegabile, cioè, che coi migliori intendimenti, la valutazione dei periti, per una comune risaputa tendenza ad amplificare e per l'autosuggestione di favorire chi per l'utilità pubblica deve essere privato della proprietà di cui non vorrebbe disfarsi, rappresentano costantemente un pericolo ed un danno per chi all'espropriazione è costretto a proceedre. E di qui il correttivo con un elemento invariabile, che spiega la sua efficacia limitativa maggiormente per le proprietà di maggior pregio, per le quali la stima dei periti sul prezzo venale si è presunta più inchinevole allo eccesso.

Che l'idea contraria di un beneficio voluta a pro del piccolo possessore, non può sostenersi che ispiri la legge. Anzi, forse, in coloro che la proposero e l'approvarono non mancò di affacciarsi il pensiero, ampiamente nella pratica confermato, che i piccoli possessori assai difficilmente si sarebbero trovati muniti di affitti sinceri, e con data certa, per un intero decennio. L'applicazione dell'art. 13 fu considerata sempre, nella realtà, come un beneficio per lo espropriante.

E di fronte alle miriadi di liti, che gli espropriati mossero per isfuggirne l'applicazione, sarebbe ben diffìcle rinvenir casi, in cui si fossero doluti del diniego d'applicarne loro il precetto.

Che se questa è indubbiamente l'origine e lo scopo della sanzione che impone il secondo termine della media della legge del Risanamento, è manifesto che per la figura, quasi formale, che assume questo correttivo di possibili arbitrî ed errori, non possa non farsene applicazione sempre quando materialmente se ne abbiano gli elementi. E nello special caso non v'ha dubbio, nè opposizione, che il reddito certo del decennio sia proprio quello ritenuto dai periti. E se esso tutto comprende quanto di attività produttiva v'è nella proprietà, è manifesto che non poteano i periti discostarsene e che la Corte di merito doveva far plauso al loro opinamento. Appena, poi, è uopo ricordare, che se la opponente potesse vedere accolto il suo pensiero di vedere escluso il coacervo decennale delle rendite, la conseguenza legale sarebbe di doversi aver ricorso allo imponibile catastale, e poichè questo abbraccia indubbiamente l'intero fondo, come trovasi, con tutte le sue utilità latenti o mani-

feste, che siano, forse non riceverebbe vantaggio la Mandara. Per l'una come per l'altra ipotesi, le qualità accessorie del fondo espropriato, sia pure rilevantissime come la suscettività ad edificarvi, nulla tolgono, o aggiungono, agli elementi, che la legge volle si tenessero presenti, come correttivi e moderatori, all'ordinario giusto prezzo della perizia.

Che non è ben dedotto della eterogeneità degli elementi, che così vengono a concorrere, per istituire i due termini della media. La media formasi sopra due quantità, entrambe rappresentanti una somma di danaro, epperò omogenee. Il fondamento ed i fattori di ciascuna debbono, per necessità logica, essere qualche cosa di diverso e con criterio diverso valutato. Altrimenti si avrebbe una inutile duplicazione, ovvero, in altra forma, quella eterogeneità di cui la ricorrente si duole.

Che non occorre rilevare come la legge 7 luglio 1907, il cui articolo 77 richiama le disposizioni della legge 15 gennaio 1885, porterebbe ad un ragionamento assolutamente eguale. Il concetto più rigoroso, che a questa legge ascrive l'Amministrazione ferroviaria, renderebbe più incisiva la dimostrazione già fatta. Ma egli è, invece, a ritenere, che col richiamo, nella legge ferroviaria, d'ogni sanzione più favorevole allo espropriante, non s'innova, per nulla, il principio informatore della legge del Risanamento, ma si ribadisce la intenzione, di sopra dimostrata, d'essersi il sistema della media proposto di agevolare la condizione della espropriante, per la pubblica utilità e necessità che la muove, e di creare un argine contro esagerazioni e favori, di cui la pratica avea dimostrato il pericolo ed il danno.

Che non è il caso d'intrattenersi sulle sollecitazioni, sugli studi e sulle proposte, che la durezza della massima, oggi legalmente sancita, ha fatto iniziare ed in parte prevalere, per casi analoghi. Non è ufficio della Corte discettare *de lege condenda*. È della legge imperante che va fatta giusta, sebben rigorosa applicazione. Solo sarà opportuno guardare se siano infondate le induzioni, che trae la ricorrente dalle leggi 8 luglio 1904, sulla tassabilità delle aree edificatorie, e 11 luglio 1907, per le opere completive della città di Roma.

Che l'imposta sulle aree edificatorie, a parte un secondario fine fiscale, ebbe lo scopo precipuo di rianimare la speculazione

edilizia, contro la pressura delle esigenze dei salariati e le crisi delle varie industrie minori sussidiarie. La spinta del grosso onere della nuova imposta avrebbe potuto scuotere e forse ha scosso l'inerzia di molti. Senonchè non si è punto pensato di creare una terza specie di proprietà immobiliare, che non rientrasse nè nella urbana, nè nella rustica. Per ben comprendere la cosa, è uopo tener presente la definizione delle aree edificabili contenuta nell'art. 9 di detta legge. Tali sono « *gli appezzamenti di terreno compresi in una rete stradale in istato di viabilità e di circolazione, o alla medesima attigui, i quali non siano in modo stabile adibiti ad uso agricolo od industriale* ». Sicchè la legge vuol colpire appunto l'inerzia nel dare a quei suoli la materiale esclusiva logica loro destinazione, come l'interesse pubblico richiede. Non ha, poi, voluto precludere la libertà di altro lecito uso, quale l'agricolo e l'industriale.

Laonde è a conchiudere che lungi dal creare una terza specie di beni, ha solennemente riconosciuto che l'idoneità alla edificazione non muta punto la loro naturale specie di fondo rustico. E permane la loro destinazione, donde il reddito e la tassabilità, in genere, per imposta fondiaria, donde l'imponibile; cioè le due alternative basi del secondo termine della media dell'art. 13 della legge 15 gennaio 1885. Ed è bene rilevare che secondo la legge del 1904 il fondo Mandara non andrebbe classificato tra le aree fabbricabili, ivi prevedute.

Che della legge speciale per Roma degli 11 luglio 1907, si invocano due disposizioni, l'art. 5°, che prevede la impossibilità di accertare i fitti da coacervare, o l'imponibile fondiario, da porsi a base di valutazione, ed il 9°, col quale si stabilisce uno special modo di valutazione delle aree fabbricabili.

Che la sanzione, per la quale, mancando fitti ed imponibili, si debba restar nei confini della legge 25 giugno 1865, era il concetto già prevalentemente adottato in simili casi. L'idea di supplire con una prudente estimazione e con l'imponibile ricavato *ex novo* con i criteri delle leggi d'imposta, non ebbe fortuna. Ed averla non potea, sia perchè una legge di eccezione non soffre applicazione di analogia e di assimilazione, sia perchè il vero proposito, di sopra analizzato, d'un correttivo invariabile, sarebbe svanito quando si fosse dovuto procedere ad indagini e giudizî,

non privi punto di alea e di arbitrio. Tutto questo non toglie, che dove la notizia dei redditi o dell'imponibile non manchino, e rappresentino tutta la utilità attuale, o tassabilità della cosa, la legge debba ricevere la sua esecuzione nella sua indiscutibile parola o nella chiara sua volontà.

Che, quanto, poi, alla valutazione delle aree fabbricabili, tassate come tali, nella misura del capitale denunziato per la tassa, oltre alla diversità del caso, la ricorrente Mandara non pone mente, che, lungi dal rappresentare un vantaggio pel proprietario, rappresenta una gravezza ed un danno ben maggiori di qualunque peggiore applicazione della legge del 1885. Il possessore ha la terribile scelta o di vedersi espropriare l'area per un minimo valore denunziato, o di pagarvi una enorme imposta, finchè l'espropriazione, sempre eventuale, non si avveri.

3° MEZZO.

Che col terzo motivo del ricorso la signora Mandara si duole non aver la Corte di merito atteso alla sua doglianza che i periti avessero posto come momento della loro valutazione il 6 maggio 1910, quando fu depositato il piano particellare, e non il 6 settembre 1911 quando fu emanato il decreto prefettizio di occupazione che determina ai sensi di legge il passaggio della proprietà, e deve quindi dar la norma all'entità del corrispettivo. In fatto la Corte di merito rileva che i periti menzionarono la data del 6 maggio 1910 come ragione del loro proposito di non tener conto degli accrescimenti e migliorie, che fossero avvenute più tardi, in omaggio allo art. 43 della legge 25 giugno 1865. E la Corte medesima, a parte qualche errore di parola, che non varia il manifesto pensiero dei giudicanti, ritiene pure che i periti abbiano descritto e valutato il fondo nella condizione in cui trovavasi al momento delle loro osservazioni. Ciò premesso, non v'ha dubbio che il passaggio della proprietà, nelle espropriazioni della specie, avvenga al momento del decreto prefettizio, che vi dà corso, epperò neanche può dubitarsi, in teoria, che salvo il disposto dello art. 43, le mutazioni avvenute fino a quel decreto, giovano o nuocciano all'espropriato. Senonchè, dallo insieme delle disposizioni della legge è giuocoforza inferire che i periti debbano di necessità rife-

rirsi al momento della loro osservazione, perchè, se il decreto prefettizio avviene sulla esibizione della perizia e sul documento dello eseguito deposito della indennità fissata dai periti, è chiaro che questi non possano dar giudizio, prendendo come norma una data di là da venire. Nel caso la perizia fu del 15 maggio 1911, ed il decreto del 6 settembre successivo. Dal che consegue che non poteano censurarsi i periti di non essersi riferiti ad una data futura, nè potea la Corte censurare, o riveder la perizia, per tale circostanza imposta dalla necessità delle cose, secondo la parola della legge. La Mandara avrebbe diritto a dolersi se avendo chiesto un qualsiasi supplemento, per fatti sopravvenuti nello intervallo, la Corte ne avesse taciuto, o fatto ingiustificato diniego. Non essendovi in tal senso istanza veruna la ricorrente non può vedere accolta neppure questa sua doglianza.

4° MEZZO.

Che il quarto motivo è rivolto al non aver la Corte di merito ritenuto di qualità edificatoria l'intero fondo Mandara, limitandone il vantaggio a soli 33608 metri. Senonchè questo è un opinamento di fatto, sul quale non potrebbe il Supremo Collegio interloquire se non in linea di mancata motivazione. Ed invece tutte le principali argomentazioni e documentazioni della Mandara furono dalla Corte di merito ricordate e discusse. Si disse, invero, perchè non si desse valore ad un progetto edilizio, formato col 1886 e lasciato ineseguito per più di 23 anni.

Si osservò che non bastasse il permesso ottenuto, per valicare con varî ponticelli l'alveo della bonifica che rasenta buona parte del fondo. Si rilevò il danno di segregazione e d'igiene determinato dal detto alveo. Si trovò non attuabile il tardivo progetto di numerosi villini e di altri edifizî. Si notò che le pratiche per lo acquisto d'un fuori squadro, di proprietà della Provincia, ed intercludente, da altra parte, la proprietà Mandara, non toglieva che di presente non vi era in quel posto contatto tra il fondo e la pubblica via. Si notò che il piano suppletivo edilizio della città di Napoli era, nella contrada in esame, dipendenza dell'opera pubblica della nuova ferrovia e non potea giovare a chi veniva espropriato pel compimento dell'opera pubblica medesima. Si escluse, per i dislivelli, l'utilità della vicinanza dell'altra via comunale Campegna.

E si adottò, come criterio generale, che la edificabilità dovesse intendersi non nel senso materiale di superficie da covrire, ma di convenienza economica di edificare, o di richiesta per edificare, condizioni che ritenne mancassero, oltre quel che avevano detto i periti. Non è ufficio, ripetesi, della Corte regolatrice riesaminare in fatto la cosa: come motivazione, è a riconoscere che nella sentenza denunziata ve ne fu ad esuberanza.

5° MEZZO.

Che, nel modo stesso, non potrebbe questa Corte censurare o discutere, seguendo il quinto mezzo del ricorso l'opinamento dei periti, fatto proprio dalla Corte di appello, che i fabbricati esistenti nel fondo, sia pure sul fronte di strade e di piazze, rientrassero nel prezzo del fondo, sia come parte del valor venale, sia come compresi nei fitti. Il ragionamento, bastevole all'uopo, si compendia nella giusta osservazione, che senza di tali fabbriche, nè il valor venale del fondo sarebbe uguale, nè gli estagli avrebbero raggiunto la cifra del contratto di locazione. Non giova ricordare la diversa via tenuta nella originaria offerta di prezzo. Il diverso metodo portò ad un valore di tanto superiore alle offerte L. 174,000. Non può la Mandara far tesoro, per questa parte, della cifra e rinnegare il metodo, che condusse ad una offerta tanto meno modesta.

6° MEZZO.

Che, infine, la opposizione originaria della Mandara si riferiva alla insufficienza delle opere progettate per la segregazione e godimento del fondo residuo. Su tal punto, anche per la indeterminatezza delle rimostranze, il Tribunale prima, e poi la Corte di Appello, si attennero al parere, non arbitrario, nè male ragionato dei periti. E questo fu un ragionamento e un convincimento incensurabile. In appello si accennò genericamente ad una inadempienza dell'Amministrazione ferroviaria dopo l'avvenuta occupazione. Ma la Corte osservò non essere questo il tema del dibattito e salve le ragioni ed istanze ulteriori, in propria sede, dichiarò inammessibile la novella conclusione. In ciò non può dirsi esservi nè illegalità nè pregiudizio, e va quindi rigettato anche il sesto motivo del ricorso.

Per questi motivi la Corte rigetta il ricorso ecc.

## Errata-corrige

—

**Ordine di servizio n. 173.** (Boilettino ufficiale n. 22-1915).

A pag. 618 nel prospetto leggasi *Severi* D. e Barilari O invece di *Sederi* D. e Barilari O.

**Ordine di servizio n. 235.** (Bollettino ufficiale n. 32-1915).

A pag. 910, ultimo rigo dell'all. *B*, leggasi LO anzichè 40.

**Ordine di servizio n. 237.** (Bollettino ufficiale n. 33-1915).

Nell'allegato *A* a pag. 935 (ultimo rigo) leggasi *bollo non compreso* anzichè *bollo compreso*.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

---

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata***

---

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione*

**Anno VIII - N. 35** **2 Settembre 1915**

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, settembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - O. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

*(Per memoria).*

**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

**durata determinata:**

:

**Decreto Luogotenenziale** *dell'8 agosto* 1915, *n.* 1266, ***riguardante il trattamento di pensione agli impiegati ed agenti civili ed ai pensionati civili e militari chiamati alle armi, ed alle loro famiglie*** (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento dei poteri straordinari al Governo in caso di guerra, e durante la guerra medesima;

Visto il testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70;

Vista la legge 23 giugno 1912, n. 667;

Considerata l'opportunità di disciplinare con norme speciali ed uniformi il trattamento di pensione da farsi agli impiegati ed agli agenti civili, ed ai pensionati civili e militari chiamati o trattenuti sotto le armi nell'esercito, nell'armata e nei corpi e servizi ausiliari, ed alle loro famiglie;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio, ministro dell'interno e del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agl'impiegati civili contemplati dall'art. 8 del testo unico approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, agli operai ed agli

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 agosto 1915, n. 214.

agenti con diritto a pensione a carico del bilancio dello Stato chiamati o trattenuti sotto le armi nell'esercito, nell'armata e nei corpi e servizi ausiliari, in tempo di guerra, che per causa di servizio riportino ferite od infermità che li rendano permanentemente inabili anche al servizio civile, in luogo della pensione privilegiata militare, sarà liquidata, se più favorevole, la pensione privilegiata civile, sulla base dello stipendio o secondo le relative norme speciali se agenti od operai.

La pensione privilegiata civile corrisponderà ai quattro quinti della media degli stipendi nei casi di cecità, amputazione o perdita assoluta dell'uso delle mani o dei piedi, ed alla metà dello stipendio per le ferite od infermità meno gravi.

Alle famiglie dei suddetti impiegati agenti ed operai, morti in conseguenza delle ferite od infermità riportate in tempo di guerra per causa di servizio, sarà liquidata, se più favorevole della pensione privilegiata militare, la pensione privilegiata civile nella misura fissata dall'art. 110 del testo unico citato, o dalle relative norme speciali.

La causa della morte, delle lesioni, o delle infermità, la loro gravità, e le conseguenze, anche nei riguardi dell'impiego civile, saranno accertate secondo le norme stabilite pei militari.

## Art. 2.

Le disposizioni dell'articolo precedente saranno applicate ai pensionati civili dello Stato contemplati dall'art. 7 del Nostro decreto 11 luglio 1915, n. 1064, ed alle loro famiglie, tenuto presente lo stipendio o la paga di cui erano provvisti all'atto della cessazione del servizio civile.

Per i pensionati militari richiamati in servizio, e per le loro famiglie, la pensione privilegiata sarà liquidata sulla posizione ultima.

In ambedue i casi la pensione privilegiata sostituirà quella precedentemente goduta, ma non potrà essere mai inferiore a questa.

Art. 3.

Per la liquidazione delle pensioni privilegiate alle vedove ed agli orfani dei militari di terra e di mare sarà in ogni caso considerato come valido il matrimonio contratto prima dell'andata in vigore del presente decreto, ancorchè non autorizzato nei modi prescritti.

Art. 4.

Allorquando le autorità sanitarie militari non possano pronunciarsi definitivamente sulla gravità delle ferite e delle infermità di cui all'art. 101 del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, il militare sarà inviato in congedo, e dalla Corte dei conti gli verrà liquidato un assegno temporaneo corrispondente ai due terzi della pensione di terza categoria, per una durata che sarà determinata in base al parere emesso dalle autorità sanitarie predette, e che non sarà mai superiore ai cinque anni.

Art. 5.

Gli appartenenti al personale degli enti locali (Comuni, Provincie, Opere pie ed Aziende municipalizzate) morti o resi permanentemente inabili al servizio per le stesse cause indicate al precedente art. 1, saranno considerati morti o feriti a cagione dell'esercizio delle loro funzioni agli effetti della pensione privilegiata dovuta in applicazione dei regolamenti degli enti che direttamente provvedono al trattamento di quiescenza, qualora detta pensione sia più favorevole di quella privilegiata militare.

La differenza tra gli assegni che saranno liquidati in dipendenza del presente decreto o delle leggi sulle pensioni militari, e quelli normali dovuti in base alle disposizioni proprie degli enti, sarà a carico del bilancio dello Stato.

Uguale trattamento sarà fatto alle varie categorie di personale inscritte agli Istituti di previdenza amministrati dalla apposita Direzione generale, al personale ferroviario, ed a quello governativo inscritto alla Cassa nazionale di previdenza per la inva-

lidità e la vecchiaia degli operai, restando anche per essi a carico dei singoli Istituti e gestioni il trattamento normale, ed a carico del bilancio dello Stato la differenza fra questo e quello privilegiato.

Nel caso che gli enti ed Istituti predetti fossero tenuti a corrispondere solamente una indennità per una volta tanto, per gli effetti del presente decreto si provvederà alla sua valutazione in rendita vitalizia in base alle apposite tabelle annesse alle leggi ed ai regolamenti delle singole gestioni, od affini.

Art. 6.

Le disposizioni del presente decreto avranno vigore dal 24 maggio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Sonnino — Martini — Orlando — Daneo — Carcano — Zupelli — Viale — Grippo — Ciuffelli — Cavasola — Riccio — Barzilai.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

**Decreto Luogotenenziale** *del 22 agosto 1915, N. 1265, col quale viene prorogata fino al 31 dicembre 1915 la riduzione del 50 per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti di frumento e granoturco e delle loro farine* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 24 giugno 1915, n. 931;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli di agricoltura, industria e commercio e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La validità del provvedimento di cui all'art. 1 del decreto Luogotenenziale 24 giugno 1915, n. 931, concernente il ribasso del 50 per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a vagone completo di frumento e di granoturco e delle loro farine (compresi i semolini) anche di provenienza estera, è prorogata fino al 31 dicembre 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 agosto 1915, n. 213.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CAVASOLA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: **ORLANDO.**

---

DECRETO LUOGOTENENZIALE *del* 22 *agosto* 1915, *n.* 1273, *riguardante i provvedimenti a favore delle famiglie dei militari prigionieri o dispersi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto col ministro del tesoro e con quello delle finanze;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 agosto 1915, n. 215.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle famiglie degli ufficiali prigionieri di guerra, o dispersi, sarà corrisposta dall'Amministrazione militare, mensilmente, a titolo di anticipazione, fino al ritorno degli ufficiali medesimi dalla prigionia, o fino all'accertamento della loro morte o al rilascio della dichiarazione di irreperibilità — a norma dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1103 — una somma corrispondente alla metà dello stipendio netto, cessando contemporaneamente di avere effetto le delegazioni di pagamento eventualmente fatte dai detti ufficiali.

Per il mese in cui avviene la prigionia o la dispersione sarà corrisposta alla famiglia soltanto la metà della somma corrispondente all'importo dello stipendio per i giorni compresi tra quello della prigionia o della dispersione e la fine del mese.

Art. 2.

Le disposizioni del precedente articolo sono applicabili anche a favore delle famiglie dei sottufficiali di carriera e dei musicanti.

Le quote mensili da corrispondersi dall'Amministrazione militare, a titolo di anticipazione, alle famiglie dei sottufficiali di carriera prigionieri o dispersi saranno uguali all'importo di 15 giornate di assegno giornaliero, co relativi aumenti quadriennali e premi di rafferma. Quelle da corrispondersi alle famiglie dei musicanti saranno uguali all'importo di 15 giornate di assegno giornaliero, sovrapaga e premi di rafferma .

Art. 3.

Qualora i prigionieri o dispersi sieno impiegati, insegnanti ó pensionati, col trattamento stabilito dal decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, alle loro famiglie spetta, con le norme del precedente articolo 1, metà dello stipendio complessivo di cui essi erano provvisti per effetto del citato decreto.

Art. 4.

Agli effetti dei precedenti articoli, la famiglia si intende esclusivamente composta della moglie e dei figli legittimi minorenni, escluse le figlie minorenni maritate.

Qualora altri parenti di militari celibi o vedovi senza prole, che, secondo le norme vigenti, sarebbero ammessi a godere, in caso di morte del militare, la pensione privlegiata, chiedessero il trattamento stabilito dai precedenti articoli, spetterà al Ministero della guerra di decidere, caso per caso.

Art. 5.

Per essere ammessi al godimento del beneficio stabilito dai precedenti articoli le mogli dei prigionieri o dispersi dovranno presentare all'Amministrazione militare apposita domanda con i seguenti documenti:

*a)* certificato di matrimonio;

*b)* copia autentica del permesso di matrimonio o della dichiarazione di indulto accordato al marto, salvo che il matrimonio sia stato contratto in tempo in cui lo sposo non fosse tenuto a chiedere l'autorizzazione;

*c)* un atto giudiziale di notorietà, o anche un certificato municipale, dal quale risulti se fu, o meno, pronunciata contro l'istante, per sua colpa, sentenza di separazione di corpo, e, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre, se i coniugi convissero insieme nell'ultimo periodo anteriore alla partenza del marito per la campagna. Dall'atto stesso dovrà pure risultare se la madre conviva coi figli minorenni.

I figli minorenni dovranno presentare i documenti di cui alle precedenti lettere *a)*, *b)*, ed inoltre:

1° un certificato municipale che indichi lo stato della famiglia del prigioniero o disperso e rechi, inoltre, la data della nascita di ogni singola persona, e, per ciascuna figlia, se sia nubile o maritata;

2° i certificati di nascita di tutti i minori.
Tanto le domande quanto i documenti sono esenti da tasse.

Art. 6.

Non occorre la presentazione dei documenti indicati nell'articolo precedente quando l'Amministrazione che deve eseguire i pagamenti sia già in possesso di documenti comprovanti esattamente che i percipienti si trovino nelle condizioni volute dall'articolo medesimo.

Art. 7.

Alle famiglie dei sottufficiali e militari di truppa prigionieri o dispersi continueranno ad essere corrisposti i sussidi dei quali fossero provviste a senso del R. decreto 13 maggio 1915, n. 620, fino a che sarà accertata la morte dei detti militari o siano dichiarati irreperibili a norma dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 giugno 19155, n. 1103, o fino a che i sussidi stessi debbano cessare in base alle norme colle quali sono stati concessi.

Art. 8.

Le disposizioni del presente decreto sono applicabili anche a favore delle famiglie dei militari dei corpi di occupazione della Libia e dell'Egeo.

Art. 9.

Il ministro della guerra emanerà — d'intesa con gli altri ministri interessati — le istruzioni necessarie per l'applicazione del presente decreto e per il ricupero delle anticipazioni pagate a senso degli articoli 1, 2 e 3, sugli stipendi, assegni o pensioni, che verranno definitivamente liquidati a favore degli aventi diritto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — DANEO — CARCANO — ZUPELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO

## Appendice n. I all'Ordine di servizio n. 244-1915. (A)

### Circoscrizione degli Ispettori di riparto del Servizio Approvvigionamenti.

L'attivazione della nuova circoscrizione degli Ispettorati di riparto del Servizio Approvvigionamenti, invece che col 1° settembre 1915 come era stato disposto con l'Ordine di servizio n. 244, si effettuerà col 1° ottobre 1915.

---

## Ordine di servizio n. 246. (C.).

### Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento, granoturco e loro farine in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio n. 41, 75 e 190-1915).

Con riferimento agli Ordini di servizio n. 41,75 e 190-1915 ed in relazione al decreto Luogotenenziale n. 1265 del 22 agosto 1915, si avverte che la validità della riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe speciali n. 101 (comprese le corrispondenti classi 18 e 19 del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali n. 1051 e 1052, accordata, sul percorso della rete dello Stato, per le spedizioni a carro completo di frumento, granoturco e loro farine (compresi i semolini), è prorogata fino al 31 dicembre 1915, ferme restando tutte le disposizioni degli Ordini di servizio anzidetti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 247.** (M. C.).

**Ammissione al servizio cumulativo della stazione di Porotto della Ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto.**

Dal giorno 11 settembre 1915 la stazione di Porotto, comune alla ferrovia Ferrara-Cento-Persiceto appartenente alla Società Veneta ed alla ferrovia Suzzara-Ferrara, viene ammessa per il transito di Persiceto al servizio cumulativo con le stazioni della rete dello Stato, *limitatamente però ai trasporti in arrivo e partenza da Porotto loco, esclusi quindi i trasporti in rispedizione da e per stazioni della Suzzara-Ferrara e oltre.*

La detta stazione, che dista da Persiceto Km. 41, è abilitata a tutti i servizi ed è munita di piano caricatore di fianco.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (Edizione 1° aprile 1915) alla pag. 14 si dovrà modificare l'attuale indicazione esistente per la stazione di Porotto come appresso:

« Porotto (ferrovia Suzzara-Ferrara) pag........14 » ed inserire subito dopo fra « Porotto (ferrovia Suzzara-Ferrara) » e « Porrena Strada »;

« Porotto (Società Veneta) pag.......46 ».

Inoltre alle pagine 46-47, tra i nomi di Poppi e Porrena Strada si dovrà inserire:

Porotto ***** /Ferrara-Cento-Persiceto /G/A/P/V/B/-/-/F/, esponendo nella colonna 21 la distanza in chilometri 41 e riportando in calce la nota seguente:

***** Stazione comune colla ferrovia Suzzara-Ferrara, ammessa al servizio cumulativo per il transito di Persiceto limitatamente ai trasporti in arrivo e partenza da Porotto loco, esclusi i

trasporti in rispedizione da o per stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara e oltre.

Sarà infine da modificarsi, come appresso la nota (***) attualmente esistente di contro al nome della stazione di « Porotto » nel prospetto della ferrovia *Suzzara-Ferrara* a pag. 60 del Prontuario:

« (***) Stazione comune con la linea *Ferrara-Cento-Persiceto* « della Società Veneta. Ammessa al servizio cumulativo anche per « il transito di Persiceto (Società Veneta) limitatamente ai tra- « sporti in arrivo e partenza da *Porotto loco*, esclusi, i trasporti in « rispedizione da o o per stazioni della ferrovia *Ferrara-Cento-Per-* « *siceto* ed oltre ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 248. (C.)

## Trasporti a domicilio a Spezia.

Col giorno 1° settembre 1915, fermi restando gli attuali corrispettivi per la presa e consegna delle merci a domicilio nella città di Spezia, vengono modificate le relative soprattasse.

Pertanto la nota (1) esistente in calce alla pag. 31 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912, dovrà essere annullata e sostituita dalla seguente:

« (1) Per i trasporti consegnati in dogana e per quelli da « prendersi o consegnarsi al R. Arsenale o nelle salite delle vie « Cernaia, Lazzaro Spallanzani, Quintino Sella, 27 Marzo, Viale « dei Colli e località Vicchi e Gaggiola, i corrispettivi verranno « raddoppiati.

« Per le damigiane di vetro contenenti liquidi e per i reci- « pienti vuoti, (casse, botti, barili, cesti, damigiane e fiaschi), i « corrispettivi verranno aumentati del 30 %.

« Per i recipienti contenenti liquidi (fusti, damigiane, fiaschi « e casse con fiaschi), superanti il peso di Kg. 150 ciascuno, la presa « e consegna a domocilio non è obbligatoria per i piani superiori o « sotterranei ».

« Nel caso di trasporto a domicilio di grosse botti o barili di « vino, per i quali s'intenda di eseguire la vuotatura mentre si tro- « vano sul carro, il destinatario dovrà pagare, a titolo di nolo, « L. 0,60 per ora e per veicolo ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 *e* 22.

---

## Circolare n. 62. (C.).

### Riduzione di tariffa per i trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

(Vedi Ordini di servizio N. 178 e 191-1915).

Con riferimento agli Ordini di servizio n. 178 e 191-1915 si prescrive che l'annotazione da apporsi dalle stazioni mittenti sui documenti di trasporto « merce proveniente dal mare - firma....... » di cui il 3° capoverso dell'articolo 1° dell'Ordine di servizio n. 191 sia anche fatta risultare sui documenti di spedizione in partenza da Livorno Marittima o dalle fermate 1ª e 2ª di Sampierdarena, i quali Scali, come è noto, sono anche abilitati ad eseguire trasporti in servizio locale. In mancanza di tale annotazione che dovrà essere apposta previo accertamento che le merci siano provenienti dal mare, le stazioni di arrivo, per le spedizioni in assegnato e quelle di Sampierdarena (fermate) e Livorno Marittima per i trasporti in affrancato, non dovranno accordare la riduzione del 25 % sui prezzi delle tariffe in vigore.

Gli Uffici Controllo Merci cureranno perchè tale disposizione sia osservata.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Comunicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 14 agosto 1915 n. 21, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta S. A. Textiosses et Textiles di Milano e il suo procuratore sig. Pietro Albertari.

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(140938) - **Buffoni** Manlio - manovale in prova - Stazione Ancona - caporale maggiore di fanteria - morto il 30 giugno 1915.

(42598) - **Imbimbo** rag. Carlo - applicato - Divisione Movimento Milano - tenente di fanteria - morto il 26 luglio 1915.

(137316) - **Rossi** Giovanni - applicato - Divisione Trazione Genova - soldato di fanteria - morto il 27 luglio 1915.

(162942) - **Bragalli** Raffaello - applicato in prova - Firenze S. M. N. - soldato di fanteria - morto il 4 agosto 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Zanardi** Domenico - manovale avventizio - Divisione Movimento Bologna - soldato di fanteria - morto il 26 luglio 1915.

(117055) - **Califani** Raffaele - applicato - Sezione Lavori Castellammare Adriatico - soldato di fanteria - morto il 1° agosto 1915.

- **Mugnai** Raffaele - disegnatore avventizio - Ufficio Costruzioni Paola - soldato del genio - morto il 4 agosto 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(154547) - **Cicerone** Guglielmo - manovale - Deposito Combustibili Ronco Scrivia - soldato di fanteria - morto il 7 agosto 1915.

# MASSIMARIO

## Appalti. - Aleatorietà dei prezzi dei materiali e mano d'opera.

*All'appalto a prezzo fatto è inerente un carattere aleatorio, che, come non consentirebbe all'appaltante di giovarsi della eventuale maggiore facilità del lavoro o del minor costo della mano d'opera e del materiale rispetto a quanto erasi previsto per variarne a suo vantaggio le condizioni, così non consente all'appaltatore di allegare le maggiori difficoltà ed i gravi oneri presentatisi nella esecuzione del contratto per mutare a suo profitto le condizioni stesse. A giustificare una tale pretesa occorrerebbe che si dimostrasse sopraggiunto in corso di lavoro un evento imprevedibile, che avesse alterato la sostanza del contratto.*

*La domanda di maggiori compensi appoggiata all'aumento nel costo della mano d'opera prodotto dal terremoto Calabro-Siculo 28 dicembre 1908, avvenuto durante l'appalto, non è ammissibile di fronte al principio della invariabilità dei prezzi nel relativo contratto sancito. Non si tratterebbe di un evento di forza maggiore impeditivo della esecuzione dell'obbligo assunto, ma di un semplice fattore di aggravio economico delle condizioni del lavoro, e, come tale, non apprezzabile di fronte al principio anzidetto.*

TRIBUNALE DI ROMA, sentenza 11-21 maggio 1915 — De Miglio Francesco c. Ferrovie Stato.

**Personale. - Indennità di buonuscita.**

*La concessione della buonuscita non ha mai costituito un obbligo per la Società delle Ferrovie Meridionali e quindi non ha mai costituito un diritto per il personale che da essa dipendeva. Essa non era dovuta per patto contrattuale esplicito, era considerata come un atto di liberalità, di elargizione spontanea che la Società stessa — la quale con dichiarazioni liberatorie e di rinuncia voleva anche liberarsi da ogni molestia in seguito ai collocamenti a riposo — deliberava caso per caso, nei limiti del bilancio, in misura più o meno larga a seconda del grado e delle benemerenze degli agenti che non ne fossero immeritevoli.*

*Non è quindi ammissibile la pretesa che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato paghi una somma qualsiasi a titolo di buonuscita, dal momento che tale pretesa il personale non aveva il diritto di azionare nei riguardi della Società, neppure in base ad una asserita consuetudine la quale per avere forza di legge occorre che, fra gli altri requisiti di cui deve essere fornita, sia praticata in modo uniforme e come norma obbligatoria* (1).

TRIBUNALE DI BOLOGNA (Appello) - sentenza 3-20 luglio 1915 (*est.* Tescari, presidente) — Ferrovie Stato c. Simoni.

---

(1) Ved. retro, pag. 191 e 201 sentenze Tribunali Napoli e Cremona che analogamente rigettano le domande di buonuscita.

# SENTENZE

## Pensione eccezionale. - Indennità d'infortunio. - Compenetrazione.

*A tenore dell'art.* 19 *del Testo unico* 22 *aprile* 1909 *sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, il supplemento eccezionale di pensione a favore dell'impiegato esonerato dal servizio per causa d'infortunio sul lavoro con diritto a conseguire una indennità permanente assoluta o parziale, è assegnato soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia costituita con la detta indennità, sia questa pagabile in capitale o sia soggetta alla conversione per effetto dell'art.* 15 *della legge* 31 *gennaio* 1904 *sugli infortuni.*

CORTE DEI CONTI, Sez. Unite - Decisione 26-28 marzo 1915 — D'Anna Gaetano e Ferrovie Stato.

Considerato che l'art. 19 del T. U. del 1909 sulle pensioni degl'impiegati delle ferrovie, stabilisce che quando l'impiegato esonerato dal servizio per causa d'infortunio sul lavoro, abbia diritto a conseguire una indennità per inabilità permanente, assoluta o parziale, a norma della legge 31 gennaio 1904, n. 55, il supplemento eccezionale di pensione è assegnato soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia costituita con la detta indennità. Il concetto e lo scopo che ispira questa disposizione, come apparisce dal suo tenore, ed è chiarito dai lavori preparatori della legge, è quello di evitare il cumulo di un doppio beneficio di legge per lo stesso titolo, e cioè dell'indennità di infortunio col supplemento eccezionale di pensione. E perciò non è da

far distinzioni, che l'articolo stesso non fece; e in tutti i casi, in cui una indennità, è liquidata, qualunque sia la misura di questa, si presenta la figura di fatto contemplata dalla legge e la ragione logica di applicarla.

Ma il ricorrente arriva a conclusione diversa, fondandosi sui termini dell'art. 15 della legge del 1904 sugli infortuni del lavoro, il quale determina i casi in cui l'indennità d'infortunio debba convertirsi in rendita vitalizia e quelli in cui debba pagarsi in capitale.

Poichè il riferito art. 19 dice che il supplemento eccezionale è assegnato per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia *costituita* con la detta indennità, il ricorrente, prendendo alla lettera la parola *costituita,* vuole dedurne che, quando l'indennità si deve pagare in capitale e perciò nessuna rendita è costituita nè può costituirsi, nessuna sottrazione debba farsi al supplemento eccezionale di pensione. E poichè nel caso concreto l'indennità, essendo stata ragguagliata sopra base minore della metà del salario, fu pagata in capitale e non doveva convertirsi nè fu convertita in rendita, egli da ciò inferisce che la fattagli deduzione della rendita corrispondente alla indennità medesima sia stata illegittima.

Però, osserva la Corte, quando si rifletta che secondo l'art. 15 della legge 1904 devono essere convertite in rendita vitalizia le indennità di maggiore somma, cioè quelle assegnate pei casi di inabilità permanente assoluta, e quelle assegnate pei casi d'indennità permanente parziale, nei quali la riduzione da farsi sul salario annuo per la determinazione della indennità sia almeno della metà del salario stesso, si scorge facilmente come la conclusione del ragionamento fatto dal ricorrente, sarebbe questa, che nei casi più gravi, in cui la indennità d'infortunio è maggiore ed è perciò convertita in rendita, questa rendita sarebbe sottratta dal supplemento eccezionale di pensione; mentre invece nei casi d'infortunio meno gravi, nei quali l'indennità è minore e perciò si paga in capitale senza che sia convertita effettivamente in rendita, nessuna detrazione si farebbe al supplemento eccezionale; e quindi sarebbero trattati con favore maggiore quei casi appunto in cui la disgrazia dello infortunato sia minore, e perciò egli meriti minori riguardi. La manifesta assurdità di questa conseguenza ammonisce

a ricercare altra interpretazione delle parole usate dall'art. 19 della legge, il quale deve porsi a raffronto col capoverso dell'articolo stesso, con l'art. 20 e con l'art. 36. Nel capoverso dell'art. 19 è detto che, « analoga riduzione sul supplemento eccezionale di pensione, è praticata anche per le somme che l'agente ottenga dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato a risarcimento di danni per lesioni personali, in base alle disposizioni del Codice civile ».

Ora, tali somme non devono versarsi alla Cassa infortuni per convertirsi in rendita, e ciò nonostante la rendita corrispondente alle somme stesse, quantunque non costituita, viene detratta dalla pensione. Analogamente è disposto nell'articolo 20, 4° capoverso, ove si tratta della pensione della vedova il cui marito sia morto in servizio. La detrazione della rendita corrispondente alla indennità di infortunio è prescritta testualmente dal detto art. 20, sebbene l'indennità sia pagata in capitale e non sia ordinato il versamento alla Cassa infortuni nè la conversione in rendita.

Ciò dimostra che quando l'art. 19 parlò di rendita costituita, non intese esigere l'effettiva conversione dell'indennità in rendita vitalizia ma intese dire soltanto che dalla pensione dovesse dedursi la rendita *corrispondente* alla indennità d'infortunio. Ed è proprio, infatti, questa locuzione, *rendita corrispondente*, che viene adoperata nell'art. 36 della stessa legge 1909, ove si dispone la formazione di tabelle per determinare le annualità vitalizie corrispondenti alla indennità di legge liquidate all'infortunato, da sottrarsi dalla pensione liquidata dall'Amministrazione ferroviaria; ed oltracciò la disposizione del detto art. 36 sarebbe inutile qualora la detrazione dovesse farsi soltanto quando la indennità fosse effettivamente stata convertita in rendita; essendo chiaro che in tal caso le tabelle sarebbero state necessarie solo all'Amministrazione della Cassa infortuni e non anche all'Amministrazione ferroviaria.

Che per tutte queste ragioni, palesandosi infondato il ricorso, deve essere respinto con la seguente condanna del ricorrente nelle spese.

Per questi motivi respinge il ricorso.

## Errata-corrige

---

**Ordine di servizio n. 14v** (Bollettino ufficiale n. 34-1915).

A pag. 109 - quarto rigo - leggasi n. 688 invece di 388.

---

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione dell ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

---

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata***

---

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 36

9 SETTEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, settembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 1° *agosto* 1915, *n.* 1296, *riguardante il trattamento di pensione agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato che passano al servizio delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato che, nei casi dalla legge consentiti, passano al servizio delle ferrovie dello Stato, sono applicabili le disposizioni stabilite dall'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332 per gli impiegati di ruolo provenienti dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e dal R. ispettorato generale delle strade ferrate.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 2 settembre 1915, n. 218.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 1° *agosto* 1915, *n.* 1297, *col quale è autorizzata la maggiore spesa di L.* 40.000, *da inscriversi in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario* 1915-916, *per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 2 settembre 1915, n. 218.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di L. 40.000, da inscriversi in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1915-916 in aggiunta a quella stabilita dall'articolo 24 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento e il funzionamento delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Il ministro del tesoro provvederà con suo decreto ad introdurre nello stato di previsione suddetto le variazioni dipendenti dal presente decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 4 *settembre* 1915 *col quale si fissa la lunghezza del tronco Camastra-Licata, della linea a scartamento ridotto Naro-Palma-Licata-Licata Porto e quella dei singoli tratti compresi fra le varie stazioni, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili per i tronchi con dentiera delle ferrovie complementari Sicule;

Su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza del tronco Camastra-Licata, della linea a scartamento ridotto Naro-Palma-Licata-Licata Porto, e quella dei singoli tratti compresi fra le diverse stazioni e fermate, è fissata come risulta dalla seguente tabella:

| Camastra | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 17 | Palma Montechiaro | | | |
| 31 | 14 | Torre di Gaffe | | |
| 35 | 19 | 5 | Scifitelli | |
| 41 | 25 | 11 | 7 | Licata |

*Roma, li 4 settembre* 1915.

*Il Ministro*
CIUFFELLI.

# COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di agosto 1915, la somma di lire 123.000, di cui lire 41.000, e cioè il terzo, sono state versate al sig. Presidente del Comitato centrale dell'Associazione Italiana della Croce rossa e lire 82.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

**Ordine di servizio n. 249.** (M. e C.).

**Servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine.**

**(Vedi Ordine di servizio n. 22-1915).**

A cominciare dal giorno 15 settembre 1915 restano sospese le disposizioni di cui all'Ordine di servizio n. 22-1915 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

**Ordine di servizio n. 250.** (M. V.).

**Requisizione e cessione dei veicoli, copertoni ed altri attrezzi per usi militari.**

1. — A sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, la facoltà di ordinare per esigenze militari la *requisizione dei veicoli* che non siano di proprietà delle ferrovie dello Stato è riservata esclusivamente alla Direzione dei Trasporti del R. Esercito, di cui al R. decreto 15 aprile 1915, n. 505, la quale vi provvede pel tramite del Servizio Movimento.

2. — Al benestare della stessa Direzione è del pari esclusivamente subordinato il soddisfacimento di qualsiasi cessione temporanea al R. Esercito ed alla R. Marina di veicoli, copertoni ed altri attrezzi delle ferrovie dello Stato.

3. — La richiesta di requisizione di veicoli, ed il benestare alle richieste di cessione temporanea alle Autorità militari di veicoli (compresi i veicoli demolendi e le casse di veicoli demolendi), copertoni ed altri attrezzi delle ferrovie dello Stato, saranno di massima rivolte dalla Direzione dei Trasporti al Servizio Movimento ed in casi eccezionali alle Delegazioni del materiale mobile di Milano o di Napoli (e per i copertoni ed attrezzi a quella di Bologna) od anche direttamente alle Divisioni del Movimento, le quali daranno loro corso avvisandone il Servizio Movimento.

4. — Pertanto le Delegazioni del materiale mobile e le Divisioni del Movimento non potranno provvedere a requisizioni od a cessioni che non siano state richieste od autorizzate dalla Direzione dei Trasporti direttamente o pel tramite del Servizio Movimento, e le stazioni, alla loro volta, non vi potranno far luogo senza che ne abbiano ricevuto ordine dal Servizio Movimento, o dalle Delegazioni del Materiale mobile, o dalle Divisioni del Movimento.

5. — Quando si fa luogo a requisizione di veicoli, devono essere compilati i verbali di consegna mod. M-181 in contraddit-

torio con la ditta proprietaria, facendo risultare sui medesimi, come prescritto, le condizioni dei veicoli che si requisiscono.

I verbali devono essere firmati dalla ditta, dal capo stazione e, se possibile, da un agente tecnico del Servizio Veicoli. Analogamente deve procedersi all'atto della restituzione dei veicoli, compilando i verbali di riconsegna mod. M-181ᵃ.

6. — I verbali devono essere compilati in triplice esemplare, di cui uno rimane al proprietario del veicolo requisito, l'altro deve essere inviato alla competente Delegazione del Materiale mobile di Milano o di Napoli, ed il terzo è conservato negli atti della stazione.

7. — In base a tali verbali, il Servizio Movimento provvede alla liquidazione dei noli spettanti ai proprietari dei veicoli requisiti.

8. — Per contraddistinguere i carri così requisiti, verrà applicata, quando lo si ravvisi opportuno, su entrambe le pareti laterali dei carri, l'iscrizione « *Servizio Militare* » racchiusa in un rettangolo di color rosso, nero o bianco secondo che, data la colorazione delle pareti del carro, riuscirà più visibile.

Tale iscrizione è pure applicata ai carri dell'Amministrazione ferroviaria adibiti esclusivamente a trasporti per conto dell'Autorità militare. Questi carri si distinguono da quelli requisiti perchè non hanno gli speciali contrassegni dei carri privati inscritti nel parco veicoli F. S. ed in particolare perchè portano numeri di serie inferiori a 900,000.

9. — Le riparazioni occorrenti ai veicoli requisiti, durante il periodo della requisizione, dovranno essere senz'altro eseguite come se si trattasse di veicoli F. S., omettendo tutte le altre pratiche speciali prescritte pei carri delle altre Amministrazioni o di privati.

Saranno da richiedersi pezzi di ricambio al proprietario del veicolo solo nei casi in cui sia assolutamente impossibile provvedere con prezzi di ricambio F. S. o colla riparazione dei pezzi avariati.

10. — Per le consegne in temporanea cessione di veicoli, copertoni ed altri attrezzi alle Autorità militari, devono essere compilati in contraddittorio i verbali mod. M-181, sui quali devono farsi risultare le condizioni dei materiali consegnati. I verbali devono essere firmati dal capo stazione consegnante e dal rappre-

sentante del R. Esercito o della R. Marina che riceve in consegna i materiali; se possibile devono pure essere firmati da un agente tecnico del Servizio Veicoli.

11. — All'atto della restituzione devono essere pure compilati i verbali di riconsegna mod. M-181[a].

12. — Quando la consegna è fatta a stabilimenti raccordati, militari o privati, i verbali sono firmati dal rappresentante dello stabilimento raccordato.

13. — **Nessuna consegna di veicoli, copertoni ed altri attrezzi deve essere fatta, senza la contemporanea redazione di regolari verbali di consegna.**

14. — I verbali devono essere compilati in triplice esemplare, di cui uno rimane alla parte richiedente o riconsegnante; un altro deve essere inviato alla Divisione del Movimento, se trattasi di veicoli, o alla Delegazione del Materiale mobile di Bologna, se trattasi di copertoni ed altri attrezzi; il terzo è trattenuto negli atti della stazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 251. (C.).

### Servizio cumulativo con le Poste svizzere.

**(Vedi Ordine di servizio n 184-1915).**

La Direzione generale delle Poste svizzere partecipa che pei trasporti da e per la Gran Bretagna, effettuati in base alla tariffa G. V. pel servizio cumulativo con le Poste svizzere, la tassa sul valore, per ogni 300 franchi di valore dichiarato, viene ridotta da 35 a 25 centesimi.

Analoga modificazione deve quindi essere fatta al punto II della tariffa provvisoria per le spedizioni da e per la Gran Bretagna (via Basilea-Dieppe), che figura a pagina 70 del fascicolo riguardante il predetto servizio cumulativo (edizione 1° luglio 1913).

Tale disposizione entra in vigore con effetto immediato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 252. (C.).

### Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e di granoturco e delle farine rispettive in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi Ordini di servizio n. 102 e 211-1915).

Con riferimento agli Ordini di servizio n. 102 e 211-1915, si avverte che la Società Veneta ha consentito alla proroga fino a tutto il mese di dicembre 1915 della validità delle riduzioni di tariffa concesse per le spedizioni di frumento, granoturco e rispettive farine (compresi i semolini), ferme restando tutte le disposizioni degli Ordini di servizio stessi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 253. (C.).

### Servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara. - Aumenti di tariffa.

(Vedi Ordine di servizio n. 240-1915).

Per norma, avvertesi che gli aumenti di tariffa per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara, di cui il pun-

to *d*) dell'Ordine di servizio n. 185-1915, sono applicabili anche alle sopratasse di transito stabilite a favore della detta ferrovia con l'Ordine di servizio n. 240-1915.

Opportuna aggiunta deve essere fatta a pag. 63 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione aprile 1915) ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 63.** (C.).

**Trasporti di oggetti ed effetti teatrali.**

Si è avuto occasione di rilevare che vengono accettate in porto assegnato spedizioni di oggetti ed effetti teatrali, di valore intrinseco minimo e ben di frequente anche inferiore alle tasse di porto, cosicchè, in caso di mancato ritiro delle spedizioni stesse, deriva all'Amministrazione una passività, la quale diviene tanto più sensibile in quanto alle tasse di porto, rimaste scoperte, si devono aggiungere quelle di sosta quintuplicate dopo i primi sette giorni.

La passività stessa poi si rende ancora più grave allorchè, come spesso avviene, le stazioni destinatarie, aderendo ad analoga richiesta degli interessati, si prestano a rispedire i trasporti medesimi, dopo un periodo di giacenza, ad altra stazione, gravando come spesa anticipata il porto anteriore e le tasse di sosta nel frattempo maturatesi.

Si invitano perciò le stazioni a tenere sempre ben presente per le spedizioni di cui trattasi il disposto del comma *d*) dell'art. 5 e le disposizioni dell'art. 112 delle Tariffe, non accettandole in porto assegnato e non ammettendone la rispedizione coll'aggravio delle

tasse a carico se non quando, esaminati gli oggetti ed effetti che le compongono, abbiano la piena sicurezza che il ricavato, in caso di loro eventuale vendita, sia sufficiente a coprire tutte le dette spese e tasse.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

---

## Comunicazione.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 14 corr., n. 21, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Fabbrica nazionale di lingerie ed affini di Badia Polesine, e il suo presidente Giuseppe Angelo Fadin fu Settimio, nato a Badia Polesine, dimorante a Venezia.

---

## VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 4ª | Delegato supplente | **Brusa** Francesco - Applicato tecn. princ. - Sez. Lavori est Milano. | Rinunciatario. |
| 8ª | Rappresentante | **Bastianelli** dottoressa Luigia nata Mozzoni - Scrivana di 2ª classe - Serv. Segretariato Roma. | **Bastianelli** dottoressa Luigia nata Mozzoni - Scrivana di 1ª classe - Serv. Segretariato Roma. |
| 8ª | Rappresentante supplente | **Cinato** Denina Maria - Scrivana di 2ª classe - Uff. Contr. prodotti Torino. | **Cinato** Denina Maria - Scrivana di 1ª classe - Uff. Contr. prodotti Torino. |
| 8ª | Delegata | **Biscioni** Aurelia - Scrivana di 2ª classe - Div. Movimento Napoli. | **Biscioni** Aurelia - Scrivana di 1ª classe - Div. Movimento Napoli. |
| 8ª | Id. | **Pelagaggi** Ersilia - Scrivana di 2ª classe - Div. Mov. Milano. | **Pelagaggi** Ersilia - Scrivana di 1ª classe. - Div. Mov. Milano. |
| 8ª | Id. | **Reboli** Maria - Scrivana di 2ª classe - Deleg. mater. mobile Bologna. | **Reboli** Maria - Scrivana di 1ª classe - Deleg. mater. mob. Bologna. |
| 8ª | Delegata supplente | **Andreoli** Delia - Scrivana di 2ª classe - Serv. Ragioneria Roma. | **Andreoli** Delia - Scrivana di 1ª classe - Serv. Ragioneria Roma. |
| 8ª | Id. | **Cannone** Clelia - Scrivana di 2ª classe — Uff. Ragioneria Firenze. | **Cannone** Clelia - Scrivana di 1ª classe - Uff. Ragioneria Firenze. |
| 8ª | Id. | **Foà Ines** - Scrivana di 2ª classe - Div. Mov. Milano. | **Foà Ines** - Scrivana di 1ª classe - Div. Mov. Milano. |
| 8ª | Id. | **Giovannini** Maria Lina - Scrivana di 2ª classe - Ufficio economato Torino - Serv. Approvv. | **Giovannini** Maria Lina - Scrivavna di 1ª classe - Uff. economato Torino - Serv. Approvv. |

| Categoria | CATEGORIA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 8ª | Delegata supplente | **Pompei** Dina - Scrivana di 2ª classe - Uff. Sanitario Napoli. | **Pompei** Dina - Scrivana di 1ª classe - Uff. Sanitario Napoli. |
| 8ª | Id. | **Violante** Vittoria - Scrivana di 2ª classe - Div. Movimento Palermo. | **Violante** Vittoria - Scrivana di 1ª classe - Div. Movimento Palermo. |
| 11ª | Delegato | **Bononcini** Achille . . . . Applicato - Mag. Approvvigionamenti Milano. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal delegato della Circoscrizione di Venezia **Braggio** rag. Guido. |
| 11ª | Id. | **D'Amico** Nicolò - Applicato Mag. Palermo Centrale. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal delegato supplente **Piazza** rag. Ireneo. |
| 11ª | Id. | **Venerone** Giovanni - Applicato - Mag. Rivarolo. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal delegato della Circoscrizione di Torino **Mondino** Federico. |
| 11ª | Delegato supplente | **Helmsdorff** Giuseppe - Applicato - Agenzia maritt. Genova. | Richiamato sotto le armi. |
| 12ª | Delegato | **Lombardi** Achille - Manovale - Dep. comb. Reggio Calabria. | **6-7-915** - Reduce dal servizio militare riprende le funzioni di delegato. |
| 20ª | Delegato supplente | **Stigliani** Vincenzo - Verificatore - Sq. rialzo Messina. | **Stigliani** Vincenzo - C. sq. operai - Sq. rialzo Messina. |
| 26ª | Id. | **Quici** cav. Arturo - Sotto ispettore - Rip. Movimento Aquila. | **Quici** cav. Arturo - Sotto ispettore Rip. Mov. Benevento. |
| 31ª | Id. | **Ionna** Guglielmo - Aiut. applicato - Stazione Mondolfo. | **Ionna** Guglielmo - Applicato - Staz. Mondolfo. |
| 32ª | Id. | **Boigia** Angelo - C. sq. manovrat. - Staz. Cecchina. | **Boigia** Angelo - C. sq. manovratori - Staz. Roma S. Lorenzo. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 33ª | Delegato | **Marchetti** Roberto - Guardia di stazione - Stazione Borgo S. Domino. | Richiamato sotto le armi - Sostituito provvisoriamente dal delegato della Circoscrizione di Firenze **Bonaccini** Giuseppe. |
| 35ª | Id. | **Calvani** Menotti - Manovratore - Stazione Roma Termini. | **Calvani** Menotti - Manovratore - Staz. Roma Tuscolana. |
| 36ª | Id. | **Pelagalli** Giuseppe - Manovale - Staz. Tavernelle. | **Pelagalli** Giuseppe - Manovale - Staz. Bologna. |
| 37ª | Delegato supplente | **D'Amanzo** Giuseppe - Capo cond. princ. di 2º gr. - P. V. Udine. | **D'Amanzo** Giuseppe - Capo cond. princ. di 2º gr. - P. V. Castellammare Adr. |
| 37ª | Id. | **Rugiadi** Antonio - Contr. 2º gr. - Div. Mov. Palermo. | **15-8-15.** Morto. |
| 42ª | Delegato | **Vannucchi** Pietro - Operaio di 2ª classe - Off. traz. elettr. Bologna. | Rinunciatario. |
| 42ª | Delegato supplente | **Forni** Adone - Operaio di 1ª classe - Rip. tecnico Bologna. | Diventato Delegato. |

*Il Direttore generale*

R. DE CORNÈ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Verdi** Pietro - manovale avventizio - Deposito combustibili Brescia - soldato di fanteria - morto il 17 giugno 1915.

(161084) - **Torriero** Costanzo - cantoniere - Sezione lavori Roma sud - soldato di fanteria - morto il 30 giugno 1915.

- **Cortellessa** Erminio - manovale avventizio - Stazione Auletta - soldato di fanteria - morto il 30 giugno 1915.

(113909) - **Albera** rag. Francesco - applicato - Divisione Movimento Palermo - tenente di fanteria - morto il 10 agosto 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Oliva** Egidio - manovale avventizio - Deposito combustibili Licata - marinaio - morto il 27 maggio 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(154350) - **Tassinari** Ezio - aiutante applicato - Stazione Sesto Fiorentino - soldato del genio - morto il 17 agosto 1915.

**Ordine di servizio n. 16v (M. T. C.).**

**Vendemmia 1915.**

1. Disposizioni generali. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le norme e prescrizioni contenute nel presente Ordine di servizio, oltre quelle che saranno diramate dalle Divisioni del Movimento, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

2. Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche, numeri ed indirizzi, a tenore dell'articolo 95 delle tariffe, terz'ultimo capoverso.

Le marche consisteranno in almeno due lettere dell'alfabeto e un numero progressivo, in caratteri bene appariscenti, scolpiti o impressi in modo indelebile sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno a cura dei mittenti essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì indicata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonçie, ceste, cestoni, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli trasportati a G. V. le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

*I recipienti vuoti saranno accettati soltanto in porto affrancato.*

3. Chiusura delle botti e dei barili. — Le botti ed i barili contenenti mosto non dovranno essere tappati al cocchiume, ma dovranno essere muniti di un cannello sporgente, per dare sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione.

Si ricorda che si trovano in commercio apparecchi speciali — tipo Fratelli Ottavi e tipo Ugo Bessi — i quali permettono la libera uscita dei gas sprigionantisi dai mosti contenuti in fusti e che possono quindi essere accettati in sostituzione dei cannelli adoperati comunemente allo stesso scopo.

4. Dichiarazione di garanzia. — I mittenti dovranno rilasciare, a seconda dei casi, le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni* « *responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei* « *fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti a tappo* « *aperto* », ovvero « *per ogni danno, in caso di spostamento o di* « *urti al contenuto e ai recipienti caricati anormalmente per sua* « *volontà, obbligandosi anche a rispondere del proprio per i danni* « *che per la stessa causa può subire il carro* », ovvero « *per mancanza o spandimento di liquido e per il danno ai recipienti vuoti* « *in seguito a spostamento o capovolgimento dei medesimi viag-* « *gianti a tappo aperto e non caricati normalmente per volontà sua,* « *obbligandosi anche a rispondere in proprio pel danno che potesse* « *subire il carro* », ovvero « *pei danni che possano derivare dal fatto* « *che la merce è stata caricata bagnata di acqua piovana* ».

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tener costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri d'uva e mosto, e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito, ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori.

6. Domanda e fornitura dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Le stazioni, nella distribuzione dei carri, allo scopo di evitare illeciti accaparramenti, dovranno aver riguardo, oltrechè all'ordine di precedenza nelle domande, anche alla precedenza nella consegna della merce, ripartendo il numero dei carri disponibili in proporzione della merce presentata.

Pei trasporti delle uve e dei mosti non si dovrà richiedere caparra per la domanda dei carri.

Per la limitata disponibilità di carri chiusi e di copertoni conseguente dalle necessità militari, in applicazione del Decreto legislativo 15 aprile 1915, n. 672 (punto 10 dell'Ordine generale 5-1915) saranno forniti, di massima, carri aperti senza copertone. Si dovranno tuttavia utilizzare anche carri chiusi e carri aperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

7. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti vendemmiali in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando di tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

*a*) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

*b*) nelle altre stazioni, dal momento dello svincolo del serbatoio da parte della Ditta interessata.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, dopo ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, sarà applicata una penalità di lire 1,00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo.

Nel caso di giacenze superiori a sette giorni, in luogo della predetta penalità, saranno applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, aumentati a senso del Decreto legislativo 18 marzo 1915, n. 317 (Ordine di servizio n. 100-1915).

Nel computo dei ritardi, dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti; quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe, cogli aumenti previsti dal Decreto legislativo 18 marzo 1915, n. 317.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

8. Calzatoie speciali. — Per assicurare i fusti contenenti mosto caricati a cura del personale di stazione, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui l'Ordine di servizio N. 151-1912, attenendosi alle norme contenute nella Circolare N. 53-1912.

9. Carico di recipienti vuoti in carri chiusi. — Qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie, vengano caricati in carri chiusi e non riesca possibile il carico di una spedizione in un solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro aperto, si dovranno impiegare due carri chiusi anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale N. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: « *Parte e complemento della spedizione n. . . . . . del . . . . caricata nel carro* (serie e numero) ».

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

10. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. In via eccezionale e per la sola durata della prossima vendemmia, le Ta-

riffe speciali n. 50 e Temporanea P. V. A., nonchè le eccezionali N. 901 e 905, potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V., quell a P. V. ordinaria e quelli destinati all'estero, eccezione fatta però per quelli eseguiti in base a speciale concessione.

11. Trasporti di uve in ceste a carro completo. — Per facilitare i trasporti a G. V. dell'uva fresca in ceste ricolme e coperte con tela o con fronde, facendo nel contempo loro fruire delle tariffe speciali in vigore per le derrate alimentari, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, panche ed altri attrezzi, dispongano le ceste a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni di ogni sorta derivabili alla merce per* « *essere le ceste caricate in modo anormale* ».

Fermo restando che le tariffe speciali saranno applicate alle spedizioni di cui si tratta, solamente quando siano domandate, la tassa dovrà computarsi sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

A loro volta i destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi ed effettuarne la rispedizione, previa presentazione degli occorrenti documenti a G. V.; e le stazioni inscriveranno su questi l'annotazione: « *attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . . del . . . . da . . . .* ».

Sui fogli di scorta si dovrà sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare i recipienti; attrezzi ed oggetti che verranno ritornati alle stazioni mittenti gratuitamente, a senso dell'art. 115 delle tariffe.

Le stesse facilitazioni relative all'uso di cavalletti di legno, panche, ecc., ed al ritorno gratuito di tali attrezzi, sono estese ai trasporti a P. V. accelerata ed a P. V. ordinaria.

12. Carico e scarico dei trasporti a tariffa speciale N. 103 P. V., Serie B. — Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca

o pigiata con mosto, spedita in tini, bigoncie, navasse o in botti scoperchiate, sotto il regime della tariffa speciale N. 103 P. V. Serie B, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di Lire 0,4892 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico o per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'art. 118 delle tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle tariffe stesse.

13. Tassa speciale per la sosta di carri carichi di uva. — Dal 1° settembre al 31 ottobre le spedizioni di uva a carro completo in arrivo alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengono svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura:

di L. 0,10 per ogni quintale di uva (col minimo di L. 6,05 per carro) per le prime 24 ore;

di L. 0,20 per quintale (col minimo di L. 12,05 per carro) per ogni giorno indivisibile successivo, per altri sei giorni.

Dopo sette giorni di giacenza, dovranno essere applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati a senso del Decreto legislativo 18 marzo 1915, N. 317.

Le stesse tasse sono dovute sul carico totale dei carri, quando questa operazione non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle tariffe.

Alle spedizioni di uva di cui sopra, soggette alle tasse di sosta speciale, non sono applicabili le disposizioni del comma *o*) dell'articolo 117 delle tariffe, eventualmente in vigore.

14. Modificazioni al contratto di trasporto. — Si raccomanda di osservare scrupolosamente le disposizioni che riguardano i cambiamenti al contratto di trasporto, per evitare ritardi nell'esecuzione delle disposizioni stesse. Sovratutto si deve curare la compilazione del telegramma di avviso perchè riesca chiaro e preciso e contenga tutto quanto occorre per rintracciare subito il trasporto e dare con sollecitudine la conferma senza bisogno di schiarimenti,

non omettendo mai di indicarvi il modo di trasporto, se cioè a grande velocità, a piccola velocità accelerata od a piccola velocità ordinaria. Il detto telegramma deve essere diretto sempre al Capo stazione o al Capo gestione, nelle gestioni autonome, e non agli uffici: celeri, scali o transito. Si ricorda che non è ammesso il cambio di velocità dalla P. V. alla P. V. A. (art. 109 comma *d*) delle tariffe).

La conferma al telegramma-avviso deve essere data appena la stazione si è accertata di poter dar corso alla modificazione; e questa conferma deve ripetere il tenore dell'avviso ricevuto, domandando il benestare in via telegrafica.

Al giungere del benestare telegrafico, o del piego-disposizioni in antecedenza, l'ordine deve avere immediatamente effetto.

Il piego delle disposizioni deve inoltrarsi col primo treno utile dopo ricevuta la conferma, perchè possa giungere a destinazione con la maggior sollecitudine.

15. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa esattamente per stabilire se sussista effettivamente ritardo; quindi, siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilre, ove non esista sulla lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia* (*peronospera*), *di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione*. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti, e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarìe alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far tener presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può, nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarìe ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi, o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili, poichè non basta asserire, ma in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarìe di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alle rispettive Divisioni del Movimento, affinchhè queste possano provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

16. Trasporti per la Francia e per la Svizzera. — Per i trasporti di uva, vino e mosto diretti all'estero, effettuati sia con carri serbatoi, sia con carri ordinari, le stazioni debbono attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni speciali che saranno in vigore all'atto della presentazione della merce. Pei trasporti diretti in Svizzera le stazioni debbono inoltre osservare le prescrizioni contenute nella circolare (*camoscio*) N. 15 del Servizio Movimento.

Dovrà essere curata l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

17. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — La stazione di *Milano P. Ticinese* è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche,

uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee o tronchi di linea di:

Modane-Torino, Bussoleno-Susa, Torino-Alessandria-Frugarolo, Trofarello-Chieri, Torino-Novara, Chivasso-Ivrea-Aosta, Novara-Varallo, Novara-Domodossola, Alessandria-Novara, Valenza-Vercelli-Garlasco, Torreberetti-Mede, Alessandria-Spinetta, Torino-Pinerolo-Torre Pellice, Bricherasio-Barge, Airasca-Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo, Torino-Fossano-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Bra-Carmagnola, Bra-Savona, S. Giuseppe-Alessandria, Savona-Ventimiglia, Alessandria-Cavallermaggiore, Castagnole-Asti-Mortara, Chivasso-Casale, Chivasso-Asti, Bastia-Mondovì-Cuneo, Cuneo-Vievola, Asti-Acqui-Acquasanta, Ceva-Ormea, Cuneo-Saluzzo.

La stazione di *Milano Lambrate* viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto provenienti dalle linee sopracitate.

La stazione di *Milano P. G.* è ammessa a ricevere i soli trasporti a carro completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società Cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambi binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di *Milano Centrale* è ammessa al ricevimento dei soli trasporti di uva fresca eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni della tariffa, con treni diretti ed accelerati.

La stazione di *Milano S. Cristoforo* è ammessa a ricevere i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata, di mosto a carro completo, purchè diretti a stabilimenti raccordati colla stazione stessa.

La stazione di *Milano P. Romana* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a P. V. accelerata ed a P. V. ordinaria di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. Vittoria* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V. ed a P. V. accelerata di uva fresca, di uva pigiata, e di mosto.

18. Abilitazione di Ofantino ai trasporti a P. V. ed a P. V. A. — Come risulta dai relativi richiami nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e

mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. ordinaria, nonchè a ricevere trasporti a P. V. ordinaria di recipienti vuoti per uso dei prodotti vendemmiali.

19. SERVIZIO A P. V. A. A GENOVA P. B. (TERRALBA). — Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba anzichè allo scalo a G. V.

20. SERVIZIO CUMULATIVO CON LA NORD-MILANO - ESCLUSIONE DI MILANO TRANSITO LA LIBRERA DAI TRASPORTI A G. V. E P. V. A. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pagina 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di Milano transito *La Librera* dai trasporti a G. V. e P. V. A., e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto, le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

21. CARTELLINI, ETICHETTE E LISTINI. — Per facilitare il compito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini, delle etichette, ecc. », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Pei carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M-265.

Nell'interno di ciascun carro chiuso od aperto con o senza copertone, dovrà essere collocato, in un punto visibile ed assicurato ad uno dei recipienti, anche un terzo cartellino.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrarlo a destinazione, con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo, o, mancando questi, in base a quelle

risultanti dal cartellino posto nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta, il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-272*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

22. Classificazione dei trasporti provenienti dalle Puglie e dall'Emilia. — Allo scopo di assicurarne il regolare inoltro, in considerazione delle lunghe distanze che debbono percorrere, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie e dall'Emilia vengono distinti, in relazione alla loro destinazione, nei gruppi seguenti:

1° *gruppo* — carri per oltre Foggia fino a Bologna; carri per oltre Bologna verso Bagni della Porretta;

2° *gruppo* — carri per oltre Rimini verso Ferrara;

3° *gruppo* — carri per oltre Bologna fino a Parma, per oltre Bologna fino a Verona ed oltre verso le linee del Compartimento di Venezia (via Isola della Scala); carri per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia;

4° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Bergamo (esclusa) via Parma-Piadena-Brescia);

5° *gruppo* — carri per oltre Novi verso Alessandria ed oltre, verso Voghera fino a Rogoredo (esclusa) e fino a Piacenza (esclusa). *Questo gruppo serve pei carri che dalle Puglie, per raggiungere la loro destinazione, viaggiano con la condotta normale per Novi S. Bovo, via Caserta-Roma-Pisa-Genova;*

6° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Milano P. R.;

7° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Romana, esclusi quelli del gruppo 8°;

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Garibaldi verso Chiasso ed oltre;

9° *gruppo* — carri per oltre Borgo S. Donnino verso Cremona, Treviglio, Bergamo ed oltre verso Sondrio, Chiavenna e Monza (esclusa) Seregno (esclusa) Albate Camerlata (esclusa);

10° *gruppo* — carri provenienti dalle stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle del medesimo una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Su queste etichette risultano pure le linee alle quali sono diretti e sulle quali debbono essere istradati i carri in condizioni normali di servizio.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei dieci gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

23. Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uva e mosti provenienti da stazioni della linea Lecce-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne, dovranno essere effettuati di preferenza i seguenti treni facoltativi:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9724 | da | S. Pietro Vernotico | a | Brindisi |
| 9726 | » | Squinzano | » | » |
| 9734 | » | » | » | » |
| 9748 | » | Lecce | » | » |
| 9722 | » | Gallipoli | » | » |
| 8029 | » | Mesagne | » | » |

e per l'inoltro dei carri vuoti e carichi di recipienti vuoti diretti a stazioni al sud di Brindisi, i treni facoltativi 9739 da Brindisi a Lecce e 9723 da Brindisi a Gallipoli.

24. Condotte. — Per regolare l'inoltro delle uve e dei mosti da Brindisi e dalle stazioni al nord di Brindisi e quello dei carri vuoti e dei recipienti vuoti sulle linee sulle quali si addensano in maggior copia i trasporti vendemmiali, sono istituite apposite condotte normali ascendenti e discendenti coi treni e secondo gli itinerari risultanti dai prospetti allegati *A* e *B*.

Le condotte stesse debbono considerarsi specializzate per l'inoltro del materiale carico e vuoto destinato ai trasporti della vendemmia e perciò non debbono essere mai utilizzate per altri trasporti.

Per contro, durante il periodo di attivazione delle condotte, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali.

25. Condotte normali ascendenti da Brindisi. — In partenza da Brindisi sono istituite quattro condotte normali dirette a Foggia, contraddistinte coi numeri 2-4-6-8 aventi tutte una forza disponibile di 900 tonn.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

26. Condotte normali ascendenti da Foggia. — Da Foggia per Faenza sono stabilite quattro condotte normali distinte coi numeri 10, 12, 14, 16, le quali hanno una forza disponibile di 900 tonnellate sull'intero percorso; dalla stazione di Foggia debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri che sono loro applicati.

Da Foggia per Novi S. Bovo è istituita una condotta normale distinta col n. 18, la quale ha una forza disponibile di 450 tonn. sull'intero percorso. Questa condotta seguirà la via di Caserta-Roma-Pisa-Sampierdarena, dovrà essere composta esclusivamente di carri del gruppo 5 tenendo distinti quelli per Alessandria ed oltre, da quelli per Tortona ed oltre. Il proseguimento dei carri stessi avverrà da Novi coi treni più diretti per le singole località.

27. Condotte normali da Faenza. — La stazione di Faenza provvederà al completo riordino per gruppi, di tutte le condotte provenienti da Foggia, nonchè dei carri di trasporti vendemmiali che le perveranno e che dovrà trattenere dagli altri treni ordinari o facoltativi provenienti da stazioni successive a Foggia.

Col materiale così riordinato la stazione di Faenza provvederà all'effettuazione delle condotte seguenti:

Condotta N. 20 per Bergamo via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).
» » 22 per Milano P. Sempione e oltre (carri dei gruppi 6-7-8 ben distinti per gruppi).
» » 24 per Brescia, via Parma-Piadena (carri del gruppo 4).
» » 26 per Chiasso, via Milano Sempione (carri del gruppo 8).
» » 28 per Milano P. Romana (carri del gruppo 6).

Le condotte N. 22, 26, 28 dovranno essere utilizzate fino alla forza disponibile di 900 tonnellate.

Le cinque condotte predette non dovranno avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

28. Condotte normali ascendenti da Reggio Emilia. — In partenza da Reggio Emilia sono istituite le 5 condotte seguenti:

Condotta N. 30 per Brescia, via Parma-Piadena (carri del gruppo 4).
» » 32 per Milano P. Sempione, via Piacenza (carri dei gruppi 6-7-8 ben distinti per gruppi).
» » 34 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri del gruppo 9).
» » 36 (come la condotta n. 32).
» » 38 per Alessandria ed oltre, via Piacenza-Voghera (carri del gruppo 10).

29. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione del Movimento di Bologna, appoggierà di massima a Reggio Emilia per la ricomposizione, i proprii carri d'uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

30. CONDOTTE NORMALI ASCENDENTI DA ROLO NOVI E DA CARPI. — Per l'inoltro dei trasporti provenienti dalle stazioni di Rolo Novi, Gonzaga, Reggiolo, Suzzara e Carpi sono istituite le 4 seguenti condotte:

Condotta N. 40 da Rolo Novi per Treviglio, via Suzzara-Mantova-Piadena-Cremona (carri del gruppo 9).
» » 42 da Rolo Novi a Milano P. Sempione, via Suzzara-Mantova-Codogno (carri dei gruppi 6-7-8 ben distinti per gruppi).
» » 44 da Carpi per Treviglio, via Modena-Parma-Borgo S. Donnino-Cremona (carri del gruppo 9).
» » 46 da Carpi per Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 6-7-8 ben distinti per gruppi).

La stazione di Suzzara provvederà al riordino delle condotte che hanno origine da Rolo Novi.

31. CONDOTTE NORMALI DISCENDENTI. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta N. 1 da Milano P. Sempione a Brindisi, via Parma-Bologna-Foggia.
» » 3 da Milano P. S. a Brindisi, via Parma-Bologna-Foggia.
» » 5 da Milano a Foggia, via Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta.
» » 7 da Roma a Foggia, via Caserta.
» » 9 da Napoli a Foggia.
» » 11 da Napoli a Brindisi.
» » 13 da Foggia a Brindisi.
» » 15 da Foggia a Brindisi.
» » 17 da Metaponto a Brindisi.

32. RITARDO DEI TRENI DELLE CONDOTTE. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione

capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

33. Trasporti vendemmiali dal Piemonte. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni del Movimento interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni della Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Alba e procedenti verso Bra, di Neive, di Castagnole Lanze, di Costigliole d'Asti, diretti a Mortara ed oltre verso Milano e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Alessandria in luogo di quella di Castagnole-Asti-Casale.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno indistintamente seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giulietta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

34. Condotte da effettuarsi in caso di interruzione delle linee litoranee. — Quando, per prolungate interruzioni delle linee litoranee, si riconoscesse la necessità di deviare le condotte, dovranno osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Interruzione al sud di Foggia.* — La Divisione di Bari, a seconda del punto in cui si determinerà l'interruzione, provvederà a riportare i trasporti a Foggia seguendo gli istradamenti di: Taranto-Bari; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta;

ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-Foggia; ovvero Taranto-Metaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

b) *Interruzione al Nord di Foggia fino a Falconara.* — Si devieranno 6 condotte, del peso di tonn. 450 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma 4 proseguiranno su Faenza per la via di Foligno-Falconara, 2 su Novi S. Bovo per la via di Grosseto-Pisa-Spezia-Genova.

Queste ultime dovranno essere composte di carri dei gruppi 5, 6, 7, 8, e 10.

c) *Interruzione al Nord di Falconara.* — Si devieranno 6 condotte, ciascuna del peso di 450 tonn., sulla linea Ancona-Foligno.

Di queste, due saranno destinate a Novi via Orte-Chiusi-Firenze-Pisa-Spezia-Genova e dovranno essere composte esclusivamente di carri dei gruppi 5, 6, 7, 8 e 10; quattro saranno destinate a Faenza via Foligno-Terontola-Pontassieve-Borgo S. Lorenzo.

d) *Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e Foggia e Ancona.* — Si devieranno quattro condotte sulla linea Brindisi-Metaponto-Cancello-Caserta, le quali, da quest'ultima, proseguiranno su Roma con l'orario di altrettante condotte da scegliersi fra quelle contemplate pel caso *b*) che hanno origine da Foggia. Tutte e quattro proseguiranno da Roma su Faenza via Foligno-Falconara pure con l'orario stabilito al punto *b*).

La Divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte di Brindisi.

e) *Interruzione della linea Spezia-Genova.* — Tanto la condotta ordinaria in partenza da Foggia per Novi, quanto le 2 straordinarie con origine pure da Foggia e le 2 con origine da Ancona e destinate sempre a Novi, saranno deviate sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e faranno capo ad Alessandria pel riordino.

f) *Condotte discendenti.* — Nei casi di interruzione della linea Adriatica le condotte di materiale vuoto provenienti da Mi

lano P. S. e destinate a Brindisi seguiranno la via di Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Foggia.

**Per quanto riguarda l'apertura e la chiusura degli scali e degli Uffici, l'eseguimento delle manovre, le tassazioni, il collocamento dei carri in posizione di scarico, il recapito degli avvisi ed altri provvedimenti per intensificare l'utilizzazione e la circolazione del materiale, dovranno essere osservate le prescrizioni contenute nella circolare camoscio N. 20 del Servizio Movimento e quelle speciali che saranno diramate dalle Divisioni del Movimento.**

**Entro il mese di dicembre le Divisioni trasmetteranno una relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali, riferendo se tutte le disposizioni impartite ebbero pratica attuazione, segnalando gli inconvenienti che eventualmente si fossero manifestati e facendo tutte quelle proposte che riterranno utili nell'interesse del servizio.**

Il presente Ordine di servizio abroga e sostituisce l'Ordine di servizio n. 256-1912 e le altre precedenti pubblicazioni inerenti ai trasporti della vendemmia.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNÈ.

ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-Foggia; ovvero Taranto-Metaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

b) *Interruzione al Nord di Foggia fino a Falconara.* — Si devieranno 6 condotte, del peso di tonn. 450 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma 4 proseguiranno su Faenza per la via di Foligno-Falconara, 2 su Novi S. Bovo per la via di Grosseto-Pisa-Spezia-Genova.

Queste ultime dovranno essere composte di carri dei gruppi 5, 6, 7, 8, e 10.

c) *Interruzione al Nord di Falconara.* — Si devieranno 6 condotte, ciascuna del peso di 450 tonn., sulla linea Ancona-Foligno.

Di queste, due saranno destinate a Novi via Orte-Chiusi-Firenze-Pisa-Spezia-Genova e dovranno essere composte esclusivamente di carri dei gruppi 5, 6, 7, 8 e 10; quattro saranno destinate a Faenza via Foligno-Terontola-Pontassieve-Borgo S. Lorenzo.

d) *Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e Foggia e Ancona.* — Si devieranno quattro condotte sulla linea Brindisi-Metaponto-Cancello-Caserta, le quali, da quest'ultima, proseguiranno su Roma con l'orario di altrettante condotte da scegliersi fra quelle contemplate pel caso *b*) che hanno origine da Foggia. Tutte e quattro proseguiranno da Roma su Faenza via Foligno-Falconara pure con l'orario stabilito al punto *b*).

La Divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte di Brindisi.

e) *Interruzione della linea Spezia-Genova.* — Tanto la condotta ordinaria in partenza da Foggia per Novi, quanto le 2 straordinarie con origine pure da Foggia e le 2 con origine da Ancona e destinate sempre a Novi, saranno deviate sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e faranno capo ad Alessandria pel riordino.

f) *Condotte discendenti.* — Nei casi di interruzione della linea Adriatica le condotte di materiale vuoto provenienti da Mi

lano P. S. e destinate a Brindisi seguiranno la via di Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Foggia.

**Per quanto riguarda l'apertura e la chiusura degli scali e degli Uffici, l'eseguimento delle manovre, le tassazioni, il collocamento dei carri in posizione di scarico, il recapito degli avvisi ed altri provvedimenti per intensificare l'utilizzazione e la circolazione del materiale, dovranno essere osservate le prescrizioni contenute nella circolare camoscio N. 20 del Servizio Movimento e quelle speciali che saranno diramate dalle Divisioni del Movimento.**

**Entro il mese di dicembre le Divisioni trasmetteranno una relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali, riferendo se tutte le disposizioni impartite ebbero pratica attuazione, segnalando gli inconvenienti che eventualmente si fossero manifestati e facendo tutte quelle proposte che riterranno utili nell'interesse del servizio.**

Il presente Ordine di servizio abroga e sostituisce l'Ordine di servizio n. 256-1912 e le altre precedenti pubblicazioni inerenti ai trasporti della vendemmia.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNÈ.

# SENTENZE

## Lodo arbitrale. - Azione di nullità. - Concetto ed estremi della motivazione.

*L'obbligo della motivazione deve essere rigorosamente soddisfatto dagli arbitri quando decidono secondo le regole di diritto, ma a tale precetto essi adempiono determinando le norme di diritto da applicare in ordine al patto accertato sulla scorta delle prove raccolte e valutando le questioni sollevate dalle parti. Da ciò per altro non deriva che il Giudice sia tenuto alla indicazione specifica degli elementi di calcolo che lo indussero a stabilire una determinata smma quando per ricavarla non fece ricorso ad un calcolo di cifre, ma al suo apprezzamento discrezionale, data la impossibilità di procedere a rigorosi conteggi.*

*Se in tema di valutazione e liquidazione è concesso anche al magistrato ordinario di fare uso di un bene inteso potere discretivo in materie speciali, non può negarsi l'esercizio di analoga facoltà agli arbitri che di giudici assumono la funzione* (1).

CORTE DI APPELLO ROMA - Sentenza 23 luglio-5 agosto 1915 (*Est.* Simonetti) — Impresa Cionfrini Pompeo c. FF. SS.

### DIRITTO.

Attesochè in diritto, non ha giuridico fondamento il motivo dedotto dall'appellante Impresa Cionfrini, con cui investe di nullità il quesito decimo, sostenendo che gli arbitri abbiano giudicato

(1) V. retro pag. 110. - Massimario sentenza Tribunale Roma 24 gennaio 1915, qui confermata.

oltre i limiti del compromesso incorrendo così nel vizio di extra petita. Sostiene l'appellante che gli arbitri abbiano travisato il quesito stesso sostituendo a quello loro proposto uno ben diverso. Questo era così formulato: « Se sia in diritto l'impresa di ottenere il compenso in ragione del 40% netto di aumento, sulla spesa occorsa e liquidata secondo le errate previsioni di costo del progetto per la mano d'opera dell'appalto, e così nella somma compiessiva di L. 87,578, o quale altro compenso le sia dovuto per questo titolo ». Con questo capo di domanda l'impresa assumeva che i prezzi per la mano-d'opera fissati nella tariffa, erano erronei, essendo inferiori alle mercedi correnti sul mercato al momento in cui furono stabiliti, e però su di essi non si era formato il consenso valido dei contraenti. Onde la richiesta del sovraprezzo, che gli arbitri avevano travisata col ritenere che la domanda riguardasse l'aumento del costo della mano d'opera avvenuto durante l'appalto. Ma una tale critica non ha consistenza, perchè il Collegio arbitrale portò il suo esame sull'applicabilità o meno del prezzo tariffale della mano d'opera, abbenchè esso fin dall'origine fosse stato fissato in misura non rispondente a quella reale.

Or non è, prospettando isolatamente una parte della motivazione del quesito, la quale è un argomento sussidiario della decisione, che si può asserire l'asserto travisamento del quesito: gli arbitri dopo aver respinto l'eccezione di decadenza sollevata dall'Amministrazione entrarono nel merito della domanda, e dopo aver detto che questa non poteva essere accolta, perchè ostacolata dall'invariabilità dei prezzi tariffali, per cui è vietato all'appaltatore di chieder compensi per l'aumento del costo della mano d'opera che si verifica nel corso dell'appalto, dissero che la libera contrattazione era di ostacolo all'accoglimento della domanda, dichiarando: « Come non potesse ammettersi il vizio di consenso, basato sull'errore nel caso che l'Impresa avesse creduto, contrariamente alla realtà, che i prezzi unitarî stabiliti in tariffa fossero per essa rimuneratorî ».

Dal momento che la controversia s'impostava sulla richiesta che non potesse mantenersi la invariabilità dei prezzi per le errate previsioni di costo del progetto per la mano d'opera, dovevano gli arbitri valutare se un tale errore potesse o pur no inficiare il consenso dei contraenti ed essi congruamente motivarono:

« Non si può ammettere nel caso in esame, il vizio di consenso basato sull'errore. Il nostro legislatore non reputa possa riscontrarsi lo errore di fatto efficace a viziare il consenso (appunto perchè non cade sopra la sostanza della cosa formante l'oggetto del contratto) nel caso che l'assuntore abbia creduto contrariamente alla realtà, che i prezzi unitarî stabiliti in tariffa fossero per lui rimunerativi ». Gli arbitri adunque portarono il loro esame sul quesito loro proposto e lo risolvettero nel senso dell'applicabilità dei prezzi di tariffa anche se in origine l'elemento estimativo fosse erroneo, e ritennero che una tale invariabilità di prezzi dovesse esser mantenuta anche se, nel corso dell'appalto, si verificasse un aumento nei salarî e ciò costituì un argomento integratore del concetto centrale della decisione della invariabilità dei prezzi di tariffa.

Deve poi al riguardo rilevarsi che l'Amministrazione sostiene, e non è in ciò contraddetta dall'Impresa, che il quesito originario ebbe un maggior svolgimento a causa delle deduzioni dell'Impresa stessa, e dovettero perciò gli arbitri portare altresì il loro esame sulla questione della invariabilità dei prezzi di tariffa anche se durante il corso dei lavori il costo della mano d'opera venisse ad aumentarsi, e la risolvettero negativamente.

Attesochè similmente è destituito di fondamento il 2° motivo di nullità, dedotto dall'appellante Impresa contro il lodo e che consiste nella mancanza di motivazione sul 5° quesito.

Con questo quesito riguardante il lavoro straordinario notturno occorso per la costruzione dei volti del ponte sul Roia, l'Impresa aveva domandato L. 7500 pel maggior costo della mano d'opera e L. 6000 per maggior perdita e consumo di mezzi d'opera, l'Impresa assume che gli arbitri accoglievano in massima la domanda, dando per la prima parte, sufficienti spiegazioni della riduzione del compenso da L. 7500 a L. 2770, e riducendola per la seconda parte a L. 1000 senza darne alcuna giustificazione. La censura mossa agli arbitri, come esattamente ebbe a rilevare il Tribunale, non ha davvero consistenza, e non sussiste l'asserta mancanza di motivazione sulla riduzione del compenso da L. 6000 a L. 1000. È pur vero che gli arbitri devono emettere la loro sentenza secondo le regole di diritto (se non sieno autorizzati a decidere come amichevoli compositori) e quindi motivarle; ma a

tale obbligo soddisfa il Giudice determinando le norme di diritto da applicare in ordine al fatto accertato in base alle prove raccolte, e valutando le questioni di fatto e di diritto sollevate dalle parti. Ma da ciò non discende che il giudice abbia l'obbligo nella parte razionale della sentenza di determinare specificatamente gli elementi di calcolo che lo indussero a stabilire una data somma quando, per determinarla non fece ricorso ad un calcolo di cifre ma al suo apprezzamento discrezionale. Nella specie gli arbitri considerano che: « per quanto esagerata la somma richiesta dall'Impresa, è da ammettersi in massima, dappoichè l'esperienza dimostra che, nel lavoro di notte, vi è perdita maggiore in confronto al lavoro che si fa di giorno. La luce imperfetta e la maggior stanchezza degli operai sono le cause del fenomeno.

Il Collegio quindi, valutata ogni circostanza e massime la entità del lavoro eseguito di notte, in mancanza di prova certa, non data dalle parti, in via discrezionale, crede accordare all'Impresa un compenso netto di lire 1000 ».

Da tale ragionamento appare che gli arbitri ritennero la maggiore stanchezza degli operai e la luce imperfetta come cause della perdita che si verifica nel lavoro di notte, in confronto al lavoro diurno, e fissarono l'indennizzo concesso all'Impresa nella cifra che ritennero rispondente all'entità del danno.

Esclusero ogni calcolo numerico.

Ora la valutazione del danno fatta con criterî discrezionali non può ritenersi mancanza di motivazione quando come nella specie, la stessa Impresa domandò in blocco la somma di lire 6000 senza far calcoli di sorta, perchè data la specialità della materia precisi computi aritmetici non erano possibili: quando si determina un compenso globale, dopo aver determinato gli elementi che servono per valutare il danno e dopo aver fissato il criterio per determinare il compenso, gli arbitri hanno adempiuto il dovere, che loro incombeva, di motivare il lodo, ed ogni censura mossa al riguardo appare infondata.

Neppure può meritare il plauso della Corte l'altra doglianza dell'Impresa circa l'omessa motivazione riflettente lo stesso capo del lodo, per non avere gli arbitri giustificato l'applicazione del ribasso d'asta sul compenso per la mano d'opera, occorsa durante il

lavoro notturno. Ma tale doglianza trova la sua confutazione nella stessa motivazione del quesito, da cui risulta che gli arbitri ritennero, rigettando il principio sostenuto dall'Amministrazione, « che il silenzio della tariffa in relazione al principio della invariabilità dei prezzi, deve interpretarsi in senso contrario alla legittimità di ogni richiesta di maggior compenso. All'uopo basta ricordare l'articolo 82 del capitolato generale tecnico ove è detto che i prezzi stabiliti nella tariffa, diminuiti del ribasso di asta serviranno anche di base per la formazione di nuovi prezzi pel caso che si dovessero eseguire dei lavori non contemplati nella tariffa, per dimostrare che infondata è l'osservazione dell'Amministrazione ».

L'espressa menzione dell'articolo 82 del capitolato generale tecnico, che servì per la formazione del compenso, è più che sufficiente motivazione per giustificare l'attuato ribasso di asta, che è stabilito tassativamente dal predetto articolo 82, e che è patto contrattuale per le parti.

Attesochè la doglianza dell'Impresa, di essere incorsi gli arbitri nella risoluzione del sesto quesito nel vizio di omessa motivazione, nemmeno è fondata. Il Collegio arbitrale col sistema di valutazione adottato non potrebbe indicare i calcoli fatti.

Col predetto quesito la Impresa domandava un compenso di lire 8000 netto del ribasso d'asta, avendo dovuto nell'armatura dei volti adottare il sistema delle centine a stilate. Gli arbitri, pur riconoscendo fondata la domanda, ridussero il compenso a lire 4428,29 avendo concesso un sopra prezzo di lire 2,50 per ogni metro quadrato di centine, previa deduzione del relativo ribasso d'asta.

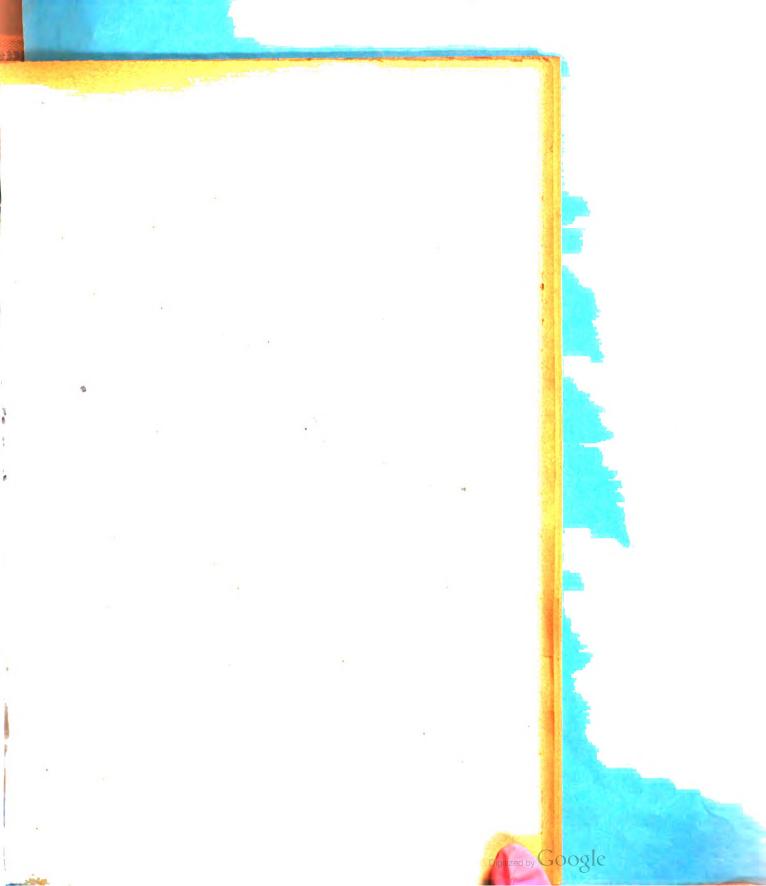
Sostiene l'Impresa che gli arbitri non dettero nessuna ragione nè per l'adozione del sopraprezzo limitato alla misura di lire 2,50, nè della detrazione del ribasso di asta.

E si duole che il Tribunale abbia ritenuto ben motivato il quesito considerando che la preferenza accordata dagli arbitri al soprapprezzo di lire 2,50 al metro quadrato era giustificata e motivata con l'uso del loro potere discrezionale, e che per l'applicazione del ribasso d'asta senza giustificazione di sorta il Tribunale si riportò alle osservazioni fatte nel lodo a proposito del precedente quinto quesito, surrogandosi in tal guisa agli arbitri per salvare da nullità il lodo coll'apprestare quella motivazione che in questo manca.

Ma nè la sentenza degli arbitri, nè quella del Tribunale meritano questa censura. Si tratta di una questione di indole esclusivamente tecnica, ed il precetto della legge che vuole motivate le sentenze degli arbitri, è stato da costoro pienamente osservato quando si consideri che il Collegio arbitrale ritenne che la previsione mancata della massima magra del Roia aveva prodotto una maggiore soggezione di lavoro, e che ponderata ogni circostanza crede giusto valutare questa maggiore soggezione a lire 2,50 al metro quadrato, da aggiungersi al prezzo di lire 18 previsto dal N. 79 di tariffa e già pagato all'imprenditore; e siccome dalla situazione definitiva dei lavori risulta che il lavoro delle centine in questione fu di metri quadrati 2025,52, così il compenso da attribuirsi alla Impresa è rappresentato da questa formola: $2025,52 \times 2,50 = 5063,90$, questa cifra depurata poi dal ribasso d'asta, si riduce definitivamente a lire 4428,29.

Non era possibile fissare in cifre l'ammontare delle singole soggezioni, che si verificarono nel lavoro per concretarlo in precisi calcoli matematici; e se in materia di valutazione e liquidazione è concesso anche ai giudici ordinari fare uso, in speciali materie tecniche, di un ben inteso potere discrezionale, non può negarsi l'esercizio di una tale facoltà anche agli arbitri, che di giudici assumevano la funzione. In quanto al ribasso di asta, è anche sufficiente la motivazione, essendosi riportato anche per la risoluzione di codesto quesito il già esaminato articolo 82 del capitolato generale tecnico, dove è detto che: « i prezzi stabiliti nella tariffa, diminuiti del ribasso d'asta, serviranno anche di base per la formazione dei nuovi prezzi ».

Bene quindi ritenne il Tribunale che nella risoluzione del sesto quesito gli arbitri non fossero incorsi nel vizio di mancata motivazione, e giustamente si riportò ai concetti che aveva svolti per respingere il motivo di nullità dedotto contro il precedente quinto quesito in quanto ricorrevano gli stessi elementi di fatto e le stesse ragioni di diritto.

*Per questi motivi la Corte* respinge l'appello proposto dalla Impresa Pompeo Cionfrini.

## Errata-corrige

**Ordine di servizio n. 237.** (Bollettino ufficiale n. 33-1915).

A pag. 929, righe 8 e 119, invece di « pagina 89 » e « pagina 132-*bis* » leggasi « pagina 90 ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione dell ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . . . . . . L. 4.00*

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . . . . . . . . . . . . » 8.00*

---

**Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.**

---

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 37 16 SETTEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



Roma, settembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *luglio* 1915, *n.* 1295, *contenente disposizioni per le zone industriali di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, ed altri provvedimenti a favore dei paesi danneggiati dal terremoto del* 28 *dicembre* 1908 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 3 delle disposizioni preliminari del testo unico approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261;

Visto l'art. 16 del R. decreto 18 aprile 1915, n. 572;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, coi ministri segretari di Stato per la grazia e giustizia e i culti, per le finanze, per il tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## TITOLO I.

### ZONE INDUSTRIALI DI MESSINA, REGGIO CALABRIA E VILLA SAN GIOVANNI

#### Art. 1.

Il piano che determina la zona industriale, di cui all'art. 362 del testo unico approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, è pubblicato all'albo pretorio dei Comuni per il termine di 15 giorni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 settembre 1915, n. 222.

Il piano suddetto è approvato con decreto Reale, che ne fisserà il termine di esecuzione. Contro tale decreto Reale non è ammesso alcun gravame.

Art. 2.

I terreni compresi nel piano di delimitazione possono espropriarsi gradualmente per settori, e l'indennità di espropriazione è determinata in base al valore di stima, al momento dell'effettiva espropriazione, senza tener conto nè delle nuove costruzioni e migliorie fatte dopo la pubblicazione del piano di cui all'articolo precedente, nè del maggior valore derivante ai beni espropriati dalla destinazione industriale della zona.

Per l'espropriazione sono osservate le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e degli articoli 145 e seguenti del testo unico predetto.

I piani di esecuzione sono approvati con decreto Reale contro il quale non è ammesso alcun gravame.

Non sono soggetti ad espropriazione gli immobili appartenenti alla Amministrazione militare, i quali venissero a trovarsi compresi nella zona industriale, nè saranno soggetti alle norme del presente decreto gli immobili che, quantunque compresi nella zona, fossero in prosieguo riconosciuti necessari e destinati a servizi militari.

Art. 3.

Prima che sia iniziata la procedura per la espropriazione, i proprietari di terreni compresi nel piano possono ottenere il permesso di costruire edifizi industriali, sottoponendosi alle condizioni che saranno stabilite dalle autorità competenti.

Art. 4.

Per le spese occorrenti alle espropriazioni ed alla sistemazione del piano regolatore della zona industriale, i Comuni, di cui all'art. 362 del testo unico, sono autorizzati a contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti, a termini dell'art. 119 del testo unico.

Detti mutui sono ammortizzabili in 50 anni, e lo Stato contribuisce per la metà nel pagamento delle semestralità comprensive dell'interesse e dell'ammortamento.

Il pagamento dell'altra metà è garantito dai Comuni, mediante delegazione sulla sovrimposta o sul dazio consumo, e, in manzanza di tali cespiti, con i proventi dell'addizionale.

I mutui suddetti sono esenti dalle tasse sulle concessioni governative; e tutti gli atti relativi sono esenti dalle tasse di bollo.

Art. 5.

Le aree della zona industriale possono essere concesse temporaneamente od alienate, ma esclusivamente per scopi industriali.

Le concessioni o le alienazioni, salvo quanto è disposto dall'art. 13 per ciò che riguarda il comune di Messina, sono deliberate dal Consiglio comunale ed approvate nei modi e nelle forme di legge.

Art. 6.

Per le concessioni sarà corrisposto un annuo canone.

A garanzia dell'adempimento degli obblighi, il concessionario dovrà presentare cauzione nelle forme e nella misura stabilite dal regolamento.

Art. 7.

Alla scadenza della concessione, il concessionario deve riconsegnare l'area sgombra da qualunque costruzione e ridotta al pristino stato, senza diritto ad alcuna indennità o compenso.

Nel caso che si debba provvedere d'ufficio allo sgombro delle aree, la nota delle spese è resa esecutoria dal prefetto e consegnata all'esattore per la riscossione con i privilegi fiscali.

Qualora l'Amministrazione preferisca di conservare le costruzioni od opere eseguite sull'area, sarà dovuto al concessionario il valore di stima, indipendentemente dal maggior valore derivante dall'essere nella zona industriale.

Art. 8.

Sono cause di decadenza dalla concessione:

*a*) la destinazione, anche parziale, dell'area a scopo diverso da quello autorizzato;

*b*) il mancato pagamento del canone di un anno;

*c*) il trasferimento o l'affitto, anche parziale, della concessione e dei locali, senza permesso dell'autorità concedente;

*d*) l'inadempimento delle condizioni a cui sia stata subordinata la concessione, e l'inosservanza delle disposizioni legislative e regolamentari per la zona industriale.

La decadenza è dichiarata dall'autorità concedente con provvedimento che ha carattere definitivo.

La decadenza produrrà la perdita della cauzione e saranno applicabili, nel resto, le disposizioni dell'articolo precedente.

### Art. 9.

È in facoltà del Comune di procedere, a mezzo di licitazione o trattativa privata, alla vendita delle aree col vincolo della speciale destinazione.

L'atto, col relativo vincolo, deve essere trascritto a cura dell'ufficiale incaricato della stipulazione ed a spese dell'acquirente.

Il prezzo unitario minimo dell'area è determinato ripartendo fra tutte le zone disponibili per la concessione il prezzo di costo della espropriazione dell'intero settore, con l'aggiunta delle spese per la sistemazione delle strade.

### Art. 10.

Nel contratto di vendita è stabilito il termine entro il quale deve essere compiuta la costruzione dell'edificio industriale.

A garanzia di tale obbligo, l'acquirente deve depositare una cauzione pari ad un quarto del prezzo di acquisto, la quale sarà restituita quando sarà accertata la regolare costruzione nel termine prescritto.

In caso di inadempimento la cauzione è incamerata e la vendita s'intende risoluta.

Il prezzo di acquisto può essere pagato a rate, in non più di 10 anni, con l'interesse a scalare.

### Art. 11.

L'alienazione è risoluta di pieno diritto in danno di qualsiasi anche successivo acquirente, quando sia cambiata la destinazione dell'area o dell'edificio sopra di essa costruito, senza il consenso dell'autorità competente.

Dichiarata la risoluzione, e trascritto il relativo atto agli effetti dell'art. 1511 del Codice civile, gli immobili si vendono a danno dello acquirente, previa notificazione ai creditori ipotecari ed all'Istituto che abbia concesso mutui di favore, e l'aggiudicatario subentra negli obblighi verso l'Istituto stesso, a favore del quale resta ferma la iscritta ipoteca.

### Art. 12.

Per la gestione della zona industriale è tenuta una contabilità speciale.

I proventi dell'alienazione delle aree e i canoni per le concessioni, depurati dalle spese di amministrazione, concorrono proporzionalmente ad estinguere le annualità più lontane dei mutui, per la metà

a carico del tesoro e per l'altra metà a carico del Comune, dopo che siano stati rimborsati il tesoro ed il Comune delle annualità già pagate.

Quando il Comune intenda avvalersi della facoltà consentita dall'art. 7, la spesa per l'acquisto delle opere esistenti sulle aree concesse deve essere imputata esclusivamente sulla parte degli eventuali proventi netti spettanti al Comune stesso.

Art. 13.

Alla compilazione del piano, alle espropriazioni, alle sistemazioni ed alle concessioni o vendite dei terreni, compresi nella zona industriale di Messina, provvede, per conto del Comune, l'Unione edilizia messinese, avvalendosi dell'opera dell'Ufficio del piano regolatore del Comune.

Il mutuo è deliberato dal Comune a richiesta dell'Unione messinese. Qualora, nel termine di due mesi dalla richiesta, il mutuo non sia stato deliberato, provvede d'ufficio la Giunta provinciale amministrativa.

Art. 14.

All'art. 363 del testo unico è sostituito il seguente:

Parte delle aree demaniali che rimarranno disponibili nella zona falcata nel porto di Messina, dopo l'assegnazione degli spazi necessari ai servizi del porto e della ferrovia, sarà concessa, verso pagamento di un equo canone annuo, per la istituzione di depositi franchi, ai sensi della legge 6 aprile 1876, n. 3261, e per l'impianto di stabilimenti industrali compatibili con la natura della zona falcata.

Agli stabilimenti suddetti saranno estese le agevolazioni tributarie di cui all'art. 362 del testo unico.

La gestione delle aree su cui sorgeranno gli stabilimenti industriali sarà aggregata a quella della zona industriale.

Art. 15.

Tutte le controversie dipendenti dal contratto di vendita o dalla concessione saranno devolute ai collegi speciali di Messina o di Reggio Calabria, di cui all'art. 477 del testo unico.

Art. 16.

Agli attuali concessionari che, nella zona industriale di Messina, abbiano costruito edifici a scopo, in tutto od in parte, diverso da quello inerente alla concessione, l'Unione edilizia messinese assegnerà un ter-

mine non superiore a due anni, perchè eseguano le trasformazioni che essa riterrà necessarie.

In caso d'inadempienza i concessionari decadono dalla concessione.

Qualora non sia possibile trasformare in tutto od in parte l'edificio, l'Unione può consentire che la concessione rimanga in vigore sino alla sua scadenza, purchè il concessionario paghi un congruo canone suppletivo. In tal caso però il concessionario, malgrado qualsiasi patto preesistente in contrario, non avrà diritto a rinnovazione, e perderà il diritto di acquisto del terreno.

## TITOLO II.

### Comparti del piano regolatore di Messina

#### Art. 17.

Agli articoli 127 e 128 del testo unico predetto, sono sostituiti i due seguenti:

#### Art. 18.

Subito dopo la delimitazione di un comparto, ed ove i proprietari non abbiano già fatto constare il loro accordo, il Comune determina definitivamente, con la procedura della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e del presente testo unico, l'indennità di espropriazione di tutti i beni compresi nel comparto, e procede a mezzo di gara alla loro aggiudicazione complessiva, prendendo per base il prezzo uguale alla somma delle indennità liquidate.

Anche prima della determinazione definitiva delle indennità, può il Comune, su domanda sia pure di un solo proprietario del comparto, procedere nelle forme stabilite dal seguente articolo ad una gara in base al valore di stima di cui all'art. 157, con obbligo agli acquirenti di accettare e pagare la maggiore indennità che fosse in seguito definitivamente liquidata, dando idonea garanzia al riguardo.

Nel caso che entro il termine di tre mesi dalla data in cui un proprietario sia stato citato a comparire innanzi al Collegio arbitrale per la determinazione dell'indennità, nessuno dei proprietari dei beni compresi nel comparto abbia presentato la domanda di cui sopra, la facoltà di presentarla è estesa ai proprietari designati alle lettere *a*), *b*), *c*), dell'art. 129. In tal caso partecipano alla gara anche il proprietario o i proprietari che abbiano fatta la domanda.

Art. 19.

Con avviso da pubblicarsi a norma dell'art. 125, sono invitati ad una prima gara tutti i proprietari di parti o piani sottostanti al soffitto del primo piano dei beni compresi nel comparto, i quali versino cauzione corrispondente almeno al decimo della somma indicata nel precedente articolo e le spese della gara.

L'esperimento ha luogo nel giorno trigesimo davanti al sindaco, che assegna il comparto al migliore offerente.

A decorrere dal giorno 25 novembre 1913 non sono applicabili agli edifici compresi nei comparti le disposizioni degli articoli 256, 258, 259; ma i proprietari che, per effetto di interpellanze avvenute prima di questa data, abbiano perduto il diritto di ricostruire sull'area stessa, sono esclusi dalla prima gara.

Art. 20.

In successione all'art. 131 del testo unico è inserito il seguente articolo:

In base al verbale di assegnazione, il prefetto ordina immediatamente all'acquirente di versare nella Cassa depositi e prestiti le indennità spettanti ai proprietari espropriati, e distintamente l'aumento percentuale di gara riguardante tutte le quote, sotto pena, in caso di inadempienza, di decadere dal diritto di acquisto e di perdere la cauzione.

L'aumento percentuale di gara, riguardante tutte le quote, di cui al 1° comma, è devoluto per metà all'Unione edilizia messinese da rinvestirsi in costruzione di case economiche, e per metà sarà assegnato proporzionalmente ai singoli proprietari espropriati.

Nel caso però, che l'acquirente sia uno dei proprietari dei beni compresi nel comparto, egli non sarà obbligato a versare nè l'indennità a sè spettante, nè la metà del relativo aumento percentuale.

In favore dell'acquirente che abbia adempiuto agli obblighi prescritti, il prefetto emette il decreto di espropriazione, comunicandolo alla Unione edilizia messinese.

Art. 21.

All'art. 135 del testo unico è sostituito il seguente:

Le cauzioni eventualmente incamerate sono devolute a beneficio dell'Unione edilizia messinese, da investirsi in costruzioni di case popolari.

## TITOLO III.

### Disposizioni varie.

#### Art. 22.

All'art. 75 del testo unico si aggiunge:

È punito con la stessa pena chi, senza autorizzazione, occupa una baracca o un'area maggiore di quella concessa od assegnata per la baracca.

#### Art. 23.

L'art. 148 del testo unico è così modificato:

Ferma restando la disposizione dell'art. 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, qualora i proprietari non accettino la indennità loro offerta per le espropriazioni indicate nell'art. 145, questa è fissata da Collegi arbitrali. Essi hanno anche competenza a liquidare i danni derivanti dai lavori o dalle costruzioni di cui all'art. 140.

Di detti Collegi, uno risiede a Messina, con competenza per le espropriazioni ed i danni che ricadono in quella Provincia, ed un altro a Reggio Calabria, per le espropriazioni ed i danni ricadenti nelle provincie di Reggio Calabria e Catanzaro.

Il Collegio può, quando lo creda opportuno, trasferirsi nei vari capoluoghi di circondario per procedere alla liquidazione delle indennità riferentisi ad espropriazioni di terreni compresi nei rispettivi territori.

Con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, possono essere costituiti più Collegi arbitrali di 1° grado in ciascuna delle circoscrizioni territoriali di cui al 2° comma.

Nell'atto di notifica del decreto di espropriazione, di cui al citato art. 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sarà fatta espressa menzione che, trascorso senza reclamo il termine di 30 giorni, la indennità s'intende accettata dall'espropriato.

#### Art. 24.

Agli effetti del 4° comma dell'art. 161 del testo unico, s'intendono maturati a carico dell'Amministrazione espropriante gli interessi sino a tutto il trentesimo giorno dalla data dell'effettivo versamento nella Cassa depositi e prestiti delle indennità di espropriazione o di occupazione temporanea, qualora l'occupazione effettiva abbia preceduto il versamento della indennità.

La ripetizione degli interessi indebitamente pagati è fatta con i privilegi fiscali.

Art. 25.

L'art. 170 del testo unico è modificato come segue:

Occorrendo rendere definitive le occupazioni già autorizzate in via temporanea, agli espropriati spetta un supplemento di indennità corrispondente alla differenza fra l'indennità precedentemente concordata o liquidata per la occupazione temporanea, e quella da determinarsi per l'occupazione definitiva. Agli espropriati spettano pure gli interessi legali su tale differenza, dalla data dell'avvenuta occupazione temporanea sino a quella dell'ammissione a pagamento del mandato diretto, o sino a tutto il trentesimo giorno dalla data dell'effettivo versamento nella Cassa depositi e prestiti del prezzo di espropriazione.

Art. 26.

L'art. 306 del testo unico è modificato come segue:

Nei Comuni indicati nella tabella n. 2 allegata al presente testo unico i proprietari singoli o associati, i quali, avendo diritto al mutuo, abbiano costruito, ricostruito o riparato a proprie spese, entro il 10 febbraio 1919, l'edificio distrutto o danneggiato, possono ottenere direttamente a loro favore il pagamento del contributo dello Stato, entro i limiti posti dall'art. 262, quando provino, con certificato del competente Ufficio del genio civile, che la ricostruzione o la riparazione dell'edificio è stata compiuta secondo le norme tecniche ed igieniche di cui agli articoli 183 e seguenti.

Il contributo verrà commisurato al 52 per cento delle semestralità che sarebbero dovute per l'ammortamento in 20 anni del mutuo al 4 per cento, al quale avrebbero avuto diritto gli interessati.

Qualora l'interessato ne faccia richiesta, potrà essergli anticipato il pagamento, in unica soluzione, del decimo del contributo in capitale, ed il restante contributo verrà pagato nel termine e nei modi indicati nel precedente comma.

Le predette disposizioni si applicano anche alle Società anonime e cooperative di cui all'art. 247.

Il Ministero del tesoro rilascierà agli interessati copia del decreto di concessione del contributo dello Stato, il cui pagamento avrà luogo con le modalità da stabilirsi nel regolamento.

Art. 27.

L'art. 308 del testo unico è modificato come segue:

Le semestralità dovute dallo Stato, di cui agli articoli 272 e 306,

a chiunque pagabili, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile, sia per ritenuta diretta che per ruolo nominativo.

Gli atti di cessione e di pegno di tali semestralità sono soggetti soltanto alla tassa fissa di registro di una lira.

Art. 28.

L'art. 310 del testo unico è modificato come segue:

Nei limiti della somma di L. 200.000 annue e con le norme e garanzie stabilite nel regolamento, il contributo diretto dello Stato, di cui all'art. 306, nella misura del 50 per cento, può essere corrisposto in unica soluzione per le riparazioni eseguite dai proprietari, o loro aventi causa, agli edifizi danneggiati dal terremoto, o per le nuove costruzioni o ricostruzioni, fino all'importo massimo di L. 2500, anche se l'importo dei lavori superi le L. 5000.

Il contributo chiesto ai sensi del precedente comma produce la decadenza dal diritto al mutuo col concorso dello Stato, o ad un ulteriore contributo da parte del medesimo, per l'eventuale maggior importo dei lavori oltre la predetta somma di L. 5000.

Art. 29.

Il primo comma dell'art. 331 del testo unico è modificato come segue:

Entro il limite massimo fissato a norma dell'art. 329, l'Unione può chiedere al Ministero del tesoro la concessione del contributo di cui all'art. 324, n. 2.

Art. 30.

All'art. 335 del testo unico è sostituito il seguente:

Il Ministero del tesoro, sentito quello dei lavori pubblici, potrà concedere il contributo per un importo massimo uguale a quello dei progetti presentati, semprechè l'ammontare dei diritti a mutuo, passati all'Unione a termini dell'art. 329 del testo unico, rappresenti un valore doppio del contributo da concedere, e l'Unione si impegni a presentare, entro un termine perentorio di sei mesi dall'ultimazione dei lavori eseguiti col contributo dello Stato, i progetti per l'altra metà.

Art. 31.

L'art. 349 del testo unico è modificato come segue:

L'Unione edilizia messinese è esente da qualsiasi tassa comunale o camerale.

Le semestralità dovute dallo Stato all'Unione e le rate, anche garentite con vincoli ipotecari, da essa dovute per anticipazioni o per pagamento dilazionato di lavori, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile, e le relative cessioni godono della riduzione della tassa di registro di cui all'art. 308.

Art. 32.

All'art. 21 del R. decreto 18 giugno 1914, n. 700, è aggiunto il seguente comma:

La gestione delle baracche comprende quelle costruite dai Comuni o da qualunque Amministrazione dello Stato, anche su suoli comunali.

Art. 33.

All'art. 23 del R. decreto 18 giugno 1914, n. 700, è aggiunto dopo il secondo comma:

I canoni per l'uso delle baracche degli impiegati delle Amministrazioni pubbliche locali e le pigioni delle case economiche da essi eventualmente prese in affitto, sono pure riscossi mediante ritenuta sugli stipendi dei concessionari e locatari, a cura delle singole Amministrazioni, le quali ne verseranno l'importo mensilmente alla Unione edilizia messinese o all'ente edilizio.

Art. 34.

L'art. 39 del R. decreto 18 giugno 1914, n. 700, è modificato come segue:

All'art. 304 del testo unico è sostituito il seguente:

L'Istituto « Vittorio Emanuele III », al fine di accrescere le disponibilità occorrenti per le operazioni dirette di mutui ai danneggiat dal terremoto del 1908, previste dal precedente art. 301, ha facoltà di fare operazioni comuni di credito, e di cedere, in tutto o in parte, le annualità del contributo dello Stato e del Banco di Napoli, di cui al 2° comma dell'art. 300, le semestralità del contributo dello Stato sui mutui già concessi, e quelle che successivamente verranno accertate per nuovi mutui da concedersi.

Tali operazioni sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile e gli atti di cessione del contributo sono soggetti soltanto alla tassa fissa di registro di una lira.

Le modalità di ogni operazione devono essere approvate dal Ministero del tesoro e da quello di agricoltura, industria e commercio.

Art. 35.

L'art. 40 del R. decreto 18 giugno 1914, n. 700, è modificato come segue:

La Cassa depositi e prestiti, la Cassa nazionale per la invalidità e la vecchiaia degli operai e le Casse di risparmio ordinarie, compresa la Cassa di risparmio del Banco di Napoli, hanno facoltà di fare le operazioni di cui all'articolo precedente, accettando in garanzia, oltre alle annualità del contributo del Ministero di agricoltura, anche le semestralità dei contributi dello Stato per i mutui, e le annualità del contributo del Banco di Napoli.

Tale facoltà può essere concessa dal Ministero di agricoltura, industria e commercio anche i Monti di pietà autorizzati a compiere operazioni di deposito.

L'Istituto « Vittorio Emanuele III », con l'autorizzazione dei Ministeri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, può cedere, in tutto o in parte, le annualità e le semestralità dei contributi dello Stato anche a Istituti ordinari o cooperativi di credito.

Fino a quando non sarà esaurita la concessione dei mutui, gli utili netti annuali, risultanti dal bilancio dell'Istituto, dovranno essere destinati ad aumento del capitale iniziale per la concessione dei mutui in dipendenza del terremoto del 1908.

Art. 36.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e verrà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ORLANDO — DANEO —
CARCANO — CIUFFELLI — CAVASOLA

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 8 *agosto* 1915, *n.* 1322, *col quale è autorizzata la spesa di lire tre milioni per compensi al personale delle ferrovie dello Stato per le prestazioni eccezionali determinate dalla mobilitazione del R. esercito e dalle operazioni di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
**Luogotenente Generale di Sua Maestà**
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento di poteri straordinari al Governo in caso di guerra e durante la guerra medesima;

Ritenuta l'opportunità di destinare la somma di lire 3 milioni per corrispondere compensi al personale dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per le prestazioni eccezionali per i trasporti occorsi nelle operazioni di mobilitazione dell'esercito e di guerra, trasporti che hanno fruttato un considerevole introito;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Per compensare il personale dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle prestazioni eccezionali determinate dalla mobilitazione dell'esercito e dalle operazioni di guerra, è autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire tre milioni (lire 3.000.000) da inscriversi al cap. 36-*bis* « Compensi al personale in dipendenza di prestazioni eccezionali determinate dalla mobili-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 6 settembre 1915, n. 221.

tazione dell'esercito e dalle operazioni di guerra » del bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1914-915 contro corrispondente diminuzione di lire 2.700.000 e lire 300.000 rispettivamente ai capitoli numeri 56 e 63 del bilancio medesimo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 agosto 1915.

**TOMASO DI SAVOIA.**

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 22 *agosto* 1915, *n.* 1335, *col quale è prorogato a tutto il 31 dicembre 1915 il termine entro cui dovrà compiere i suoi lavori la Commissione per la compilazione del bilancio tecnico della gestione « Fondo pensioni e sussidi » del personale ferroviario* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, pubblicata il 31 luglio 1914, col quale articolo fu stabilito che, entro un anno dalla pubblicazione della legge stessa, una Commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro compilasse il bilancio tecnico della apposita gestione « Fondo pensioni e sussidi » per il personale delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 1 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e determinasse il disavanzo tecnico di tale gestione alla data del 1° luglio 1914;

Ritenuto che alla nomina della suddetta Commissione fu provveduto con decreto ministeriale 28 ottobre 1914, il quale, in relazione al termine stabilito dalla legge, prefiggeva alla Commissione stessa di completare i suoi lavori entro il 31 luglio 1915;

Ritenuto che, per varie circostanze e in dipendenza anche delle condizioni create dalla guerra in rapporto alla disponibilità di personale, la Commissione non ha potuto compiere il suo mandato entro il 31 luglio 1915, nè potrà compierlo prima della fine del corrente anno, per cui occorre prorogare di cinque mesi il termine stabilito dall'art. 2 della legge 23 luglio 1914, numero 742;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 10 settembre 1915, n. 225.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con il ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È prorogato di cinque mesi, e cioè a tutto il 31 dicembre 1915, il termine entro cui dovrà compiere i suoi lavori la Commissione, nominata con decreto ministeriale 28 ottobre 1914, a senso dell'art. 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per la compilazione del bilancio tecnico della gestione « Fondo pensioni e sussidi » di cui all'art. 1 della legge 9 luglio 1908, n. 418 e per la determinazione del disavanzo di tale gestione alla data del 1° luglio 1914.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto: *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

**Appendice n. 2 all'Ordine di servizio n. 244-1915.** (A)

**Circoscrizione degli Ispettorati di riparto del Servizio Approvvigionamenti.**

Nella circoscrizione degli Ispettorati di riparto del Servizio Approvvigionamenti, pubblicata con l'Ordine di servizio n. 244-1915, è da apportarsi la seguente variazione:

Il cantiere di iniezioni traverse di Napoli, invece che al IX riparto d'ispezione (Pisa), va iscritto al XV riparto d'ispezione (Napoli).

---

**Ordine di servizio n. 254.** (C.).

**Servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano e con le messaggerie Valtellinesi. - Aumenti di tariffa.**

A principiare dal 16 settembre 1915, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della ferrovia Sondrio-Tirano, pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia stessa e con le messaggerie Valtellinesi, saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

*a*) VIAGGIATORI A TARIFFA ORDINARIA.

1) *con biglietti a destinazione fissa.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze provvederà in tempo utile alla sostituzione, presso le stazioni ed agenzie interessate, dei biglietti a destinazione fissa in servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano e di quelli per località servite dalle messaggerie Valtellinesi i quali subiscono varianti.

2) *con biglietti a percorso facoltativo per le stazioni della linea Sondrio-Tirano.*

Nell'allegato n. 1 al presente Ordine di servizio si comprende il prospetto dei nuovi prezzi da computarsi per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano nel rilascio dei biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo per adulti e per ragazzi. Tale prospetto sostituisce quello n. 2 di cui alla pagina 7 dell'allegato n. 5 all'Ordine di servizio n. 171-1913.

b) Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria per le stazioni della linea Sondrio-Tirano. Bagagli per le messaggerie Valtellinesi.

Nello stesso allegato n. 1 al presente Ordine di servizio, si comprendono in un prospetto le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla ferrovia Sondrio-Tirano pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria; in un altro prospetto i prezzi da riscuotersi pei bagagli destinati alle messaggerie Valtellinesi.

Tali prospetti sostituiscono pure essi quelli di cui alle pagine 7 ed 8 dell'allegato n. 5 all'Ordine di servizio n. 171-1913.

c) Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.

Nella parte « Avvertenze » dell'allegato *A* al « Prontuario dei « servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie pei trasporti dei « viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al « regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », alla pagina 9, di contro all'indicazione della ferrovia Sondrio-Tirano, modificare come segue la tassa minima pei bagagli:

*Bagagli* — Tassa minima per spedizione:

L. 0.80 per le concessioni speciali A e IX.

L. 0.60 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0.55 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Restano immutate le tasse minime pei viaggi dei militari in treno diretto.

Nell'allegato *B* al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni della ferrovia suddetta sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato n. 2.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

### d) Trasporti di merci in servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano.

1° *Tariffe applicabili pei trasporti a piccola velocità ordinaria.*

Ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria, tassati, per il percorso sulle F. S., con tariffe vincolate ad un peso minimo per carro, in servizio cumulativo, si applicano, per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano, *esclusivamente* i prezzi della tariffa speciale n. 75 p. v., a seconda della classificazione delle merci in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprendenti l'imposta erariale del 2 % e senza l'aumento del 3 % di cui al seguente punto 5.

Conseguentemente resta esclusa, per il percorso della detta ferrovia, l'applicazione delle tariffe speciali con vincolo di peso dalla 101 alla 124 p. v.

2° *Diritto fisso pei trasporti a piccola velocità ordinaria.*

La metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni della ferrovia Sondrio-Tirano è da computarsi:

— in L. 1.0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

— in L. 0.62475 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

— in L. 0.52275 per tonnellata, pei trasporti a tariffa militare;

— in L. 0.2805 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni, nel caso in cui per il percorso delle ferrovie dello Stato sia applicata la tariffa speciale n. 111, serie *E*.

3° *Carico e scarico.*

Per ognuna delle dette operazioni eseguita dalle parti, l'abbuono viene ridotto da L. 0.51 a L. 0.40.

4° *Soprattassa di transito.*

La soprattassa di transito per le merci delle classi 6ª, 7ª ed 8ª è elevata da L. 0.15 a L. 0.20 per tonnellata, ferma restando la soprattassa minima di L. 0.10 per spedizione.

5° *Aumenti di tariffa.*

Pei trasporti a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria sono da applicarsi, per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano:

*a*) l'aumento del 6 % per i trasporti a grande velocità (giornali, numerario e preziosi, merci, veicoli, bestiame, feretri);

*b*) l'aumento del 3 % pei trasporti a piccola velocità accelerata a tariffa generale e speciale;

*c*) l'aumento del 3 % pei trasporti a piccola velocità ordinaria, a tariffa generale ed a tariffa speciale, tassati per il percorso sulle F. S. con tariffe vincolate ad un peso minimo per carro.

6° *Computo degli aumenti di tariffa.*

Gli aumenti di cui ai precedenti punti e il minore abbuono del diritto fisso di cui al punto 3 avranno effetto per le spedizioni accettate dal 16 settembre 1915 in poi.

Gli aumenti del 3 e del 6 per cento, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali e al regolamento pei trasporti militari, saranno da riscuotersi suppletivamente in base alle stesse tabelle pubblicate dalla Società Veneta, di cui il punto *e*) dell'Ordine di servizio n. 118-1915.

Gli aumenti in questione si devono computare sull'importo totale delle tasse spettanti alla ferrovia Sondrio-Tirano, compresi i diritti fissi e le soprattasse di transito, escluse però le tasse acces-

sorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, disinfezione, ecc.

In relazione a quanto precede, a pag. 76 e 77 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » dovranno essere fatte le varianti di cui l'allegato n. 3 al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato n.* **1** *all'Ordine di servizio n. 254-1915.*

# 2. — Ferrovia Sondrio-Tirano

## Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli da e per tutte le stazioni della Rete dello Stato

### VIAGGIATORI.

**QUOTE unitarie dei biglietti di corsa semplice relative al percorso Sondrio-Tirano.**

| Da | a | Chilometri | PREZZI | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Adulti | | | Ragazzi | | |
| o viceversa | | | I classe | II classe | III classe | I classe | II classe | III classe |
| Sondrio | Tresivio-Piateda | 5 | 0.70 | 0.50 | 0.35 | 0.35 | 0.25 | 0.20 |
| » | Ponte in Valtellina | 9 | 1.25 | 0.90 | 0.60 | 0.65 | 0.45 | 0.30 |
| » | Chiuro | 10 | 1.40 | 0.95 | 0.65 | 0.70 | 0.50 | 0.35 |
| » | Tresenda-Aprica-Teglio | 17 | 2.35 | 1.65 | 1.05 | 1.20 | 0.85 | 0.55 |
| » | Villa di Tirano | 23 | 3.15 | 2.25 | 1.45 | 1.60 | 1.15 | 0.75 |
| » | Tirano | 26 | 3.55 | 2.55 | 1.65 | 1.80 | 1.30 | 0.85 |

### BAGAGLI, CANI E VELOCIPEDI.

| Dal transito di Sondrio alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) | Biciclette in gabbia carrozzine tandems o *triplettes*, per macchina. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | | |
| Tresivio Piateda . . . | 5 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 2. 46 | 0.15 | 0.80 | 1.20 |
| Ponte in Valtellina . . | 9 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 4.427 | 0.25 | 0.80 | 1.20 |
| Chiuro. . . | 10 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 4.919 | 0.25 | 0.80 | 1.20 |
| Tresenda - Aprica-Teglio | 17 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.85 | 8.362 | 0.45 | 0.80 | 1.20 |
| Villa di Tirano . . . | 23 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.95 | 1.05 | 1.15 | 11.318 | 0.60 | 0.80 | 1.20 |
| Tirano. . . | 26 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.90 | 1.05 | 1.20 | 1.30 | 12.788 | 0.65 | 0.80 | 1.20 |

(1) Tassa minima: Bagagli: per spedizione L. 0.80. Cani: per spedizione L. 0.08. Velocipedi: per macchina L. 0.80.

*Seguito dell'allegato n. 1 all'Ordine di servizio n. 254-1915.*

# Messaggerie Valtellinesi

## (in transito della ferrovia Sondrio-Tirano)

**Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli è limitato alle corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa ed a quelle altre poche corrispondenze ammesse al solo servizio cumulativo bagagli.**

| Dal transito di Sondrio alle seguenti stazioni o viceversa | Ripartizione | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | |
| | S. T. | 17 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.85 | 8.362 |
| | M. V. | 14 | 0.50 | 1.— | 1.50 | 2.— | 2.50 | 3.— | 3.50 | 4.— | 4.50 | 5.— | 50.— |
| Aprica. . . . . . . | Totale . . . . | 31 | 1.30 | 1.80 | 2.30 | 2.80 | 3.30 | 3.80 | 4.30 | 4.80 | 5.30 | 5.85 | 58.362 |
| | S. T. | 26 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.90 | 1.05 | 1.20 | 1.30 | 12.788 |
| | M. V. | 38 | 1.05 | 1.65 | 2.30 | 3.— | 3.70 | 4.25 | 4.90 | 5.55 | 6.20 | 6.75 | 67.— |
| Bormio Borgo . . . . | Totale . . . . | 64 | 1.85 | 2.45 | 3.10 | 3.80 | 4.50 | 5.05 | 5.80 | 6.60 | 7.40 | 8.05 | 79.788 |
| | S. T. | 26 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.90 | 1.05 | 1.20 | 1.30 | 12.788 |
| | M. V. | 42 | 1.10 | 1.70 | 2.40 | 3.10 | 3.85 | 4.45 | 5.15 | 5.85 | 6.55 | 7.15 | 71.— |
| Bormio Bagni . . . . | Totale . . . . | 68 | 1.90 | 2.50 | 3.20 | 3.90 | 4.65 | 5.25 | 6.05 | 6.90 | 7.75 | 8.45 | 83.788 |
| | S. T. | 26 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.90 | 1.05 | 1.20 | 1.30 | 12.788 |
| | M. V. | 52 | 1.55 | 2.45 | 3.40 | 4.40 | 5.45 | 6.35 | 7.35 | 8.35 | 9.35 | 10.30 | 103.— |
| S. Caterina Valfurva. . | Totale . . . . | 78 | 2.35 | 3.25 | 4.20 | 5.20 | 6.25 | 7.15 | 8.25 | 9.40 | 10.55 | 11.60 | 115.788 |

*Allegato n.* **2** *all'Ordine di servizio n.* ***254-1915.***

**Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | Transiti — (punti di allacciamento con la Rete dello Stato) | Distanze dai transiti | Tariffa differenziale B | | | Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr. | |
| | | | Km. | I | II | III | III | I | II | III | I | II | III | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa da bollo |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Chiuro . . . | Sondrio - Tirano . . | Sondrio . | 10 | 0.80 | 0.60 | 0.40 | 0.35 | 0.35 | 0.30 | 0.20 | 0.35 | 0.30 | 0.20 | 2.461 | 2.396 |
| Ponte in Valtellina . . | » | » | 9 | 0.75 | 0.55 | 0.35 | 0.30 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 2.215 | 2.157 |
| Tirano . . . | » | » | 26 | 2.05 | 1.50 | 0.95 | 0.80 | 0.85 | 0.60 | 0.45 | 0.80 | 0.60 | 0.45 | 6.398 | 6.229 |
| Tresenda-Aprica-Teglio . . . | » | » | 17 | 1.30 | 0.95 | 0.65 | 0.55 | 0.55 | 0.45 | 0.30 | 0.55 | 0.40 | 0.30 | 4.183 | 4.073 |
| Tresivio-Piateda . . . | » | » | 5 | 0.45 | 0.35 | 0.25 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.15 | 0.20 | 0.20 | 0.15 | 1.231 | 1.198 |
| Villa di Tirano . . . | » | » | 23 | 1.80 | 1.25 | 0.85 | 0.70 | 0.75 | 0.55 | 0.40 | 0.70 | 0.55 | 0.40 | 5.659 | 5.510 |

*Allegato n.* **3** *all'Ordine di servizio n.* ***254-1915.***

A pagina 76 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1915 - » sono da farsi le seguenti aggiunte e modificazioni:

*Tariffe applicabili.* — Dopo le parole « Le tariffe generali e speciali » aggiungere « escluse quelle a P. V. con vincolo di peso dal n. 101 al 124 ».

In fine del punto aggiungere il seguente Notabene:

« *N. B.* - Pei trasporti a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano, devono essere applicati, per il percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

*a*) aumento del 6 % pei trasporti a grande velocità;

*b*) aumento del 3 % pei trasporti a piccola velocità accelerata a tariffa generale e speciale;

*c*) aumento del 3 % pei trasporti a piccola velocità ordinaria a tariffa generale e speciale, tassati, per il percorso sulle F. S., con tariffe vincolate ad un peso minimo per carro.

Gli aumenti stessi, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, sono da riscuotersi suppletivamente in base ad apposite tabelle.

Essi si devono computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alla ferrovia Sondrio-Tirano, compresi i diritti fissi e le soprattasse di transito, escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, disinfezione, ecc.

*Diritto fisso.* — Dopo il 1° capoverso aggiungere:

« La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Sondrio-Tirano è da computarsi:

— in L. 1.0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

— in L. 0.62475 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

— in L. 0.2805, per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni, nel caso che, per il percorso delle ferrovie dello Stato, sia applicata la tariffa speciale n. 111, serie *E*.

A pag. 77:

*Carico e scarico.* — L'abbuono di L. 0.51 per tonnellata deve essere ridotto a L. 0.40.

*Soprattassa di transito.* — La soprattassa di transito per le merci delle classi 6ª, 7ª e 8ª deve essere elevata da L. 0.15 a L. 0.20 per tonnellata.

**Ordine di servizio n. 255.** (M. L.).

**Attivazione del sistema di blocco sul tratto Savona-Santuario.**

Dalle ore 15 del giorno 1° ottobre 1915 verrà attivato fra la stazione di Savona (Lavagnola) e quella di Santuario, della linea Torino-Savona, il sistema di blocco (tipo Cardani) nei due sensi di corsa dei treni, coll'istituzione di due posti situati come segue:

Savona (Lavagnola) Cabina C. chm. 0,458,00, Posto di blocco n. 1;

Santuario Cab. addossata al F. V. chm. 5,663,70, Posto di blocco n. 2.

Contemporaneamente verranno attivati gli apparati centrali idrodinamici nelle anzidette stazioni di Savona e di Santuario per la manovra dei segnali e dei deviatoi interessanti i binari di corsa.

Coll'attivazione del blocco rimane invariato il segnalamento nelle stazioni di Savona e di Santuario di cui l'O. S. n. 244-1914, ad eccezione del segnale di partenza da Savona, lato Genova e Torino, che verrà sostituito da due semafori distinti, di cui uno ad un'ala (situato a metri 253 dall'asse del F. V. a destra della prima linea di corsa rispetto ai treni dispari) per comandare ai treni in partenza verso Sampierdarena dalla I e II linea; l'altro a due ordini di ali (situato a metri 255 dall'asse del F. V. alla sinistra della detta I linea) per comandare a tutti i treni in partenza verso S. Giuseppe ed a quelli in partenza verso Sampierdarena dalle linee III, IV e dal fascio.

Nella stazione di Santuario verranno attivati i dischetti bassi (marmotte) che comandano ai treni in sosta od in transito sui binari I e II di stazione.

Nessuna variante è stata apportata agli impianti di protezione del P. L. della strada provinciale Savona-Mondovì (chm. 0,837,10).

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni relative all'attivazione degli impianti di cui trattasi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Torino.*

---

**Ordine di servizio n. 256** (M. L.).

### Attivazione di un apparato centrale idrodinamico in stazione di Isola della Scala.

(Vedi Ordine di servizio n. 167-1914).

Dalle ore 12 del giorno 30 settembre 1915 verrà attivato in stazione di Isola della Scala un apparato centrale idrodinamico, collocato in apposita cabina *A* situata a m. 415 dall'asse del F. V. per la manovra dei deviatoi e dei segnali, lato Dossobuono; continuando a funzionare l'apparato posto nella cabina *B*, attivato fin dal 31 maggio 1914, come da Ordine di servizio n. 167-1914 per la manovra dei deviatoi e dei segnali verso Rovigo e Bologna.

Dalla stessa data il segnale di 2ª categoria a protezione della nominata stazione, verso Dossobuono, sarà soppresso e sostituito con un semaforo di 1ª categoria situato a m. 130 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 900 dal rispettivo semaforo d'avviso.

Saranno inoltre attivati:

*a*) un semaforo ad un'ala di fermata, situato fra il 2° e 3° binario a 120 m. dall'asse del F. V., lato Dossobuono, per comandare alla partenza dei treni verso tale direzione;

*b*) cinque dischetti bassi situati alla destra di ciascuno dei binari di stazione per comandare tanto ai treni che alle manovre.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Bologna.*

---

## Ordine di servizio n. 257. (C.).

### Servizio cumulativo colle ferrovie Nord-Milano. - Modificazioni alle tariffe.

(Vedi Ordine di servizio n. 242-1915).

Nella 2ª Appendice alla tariffa per il trasporto dei bagagli, dei veicoli e del bestiame (edizione maggio 1892) in servizio cumulativo colle ferrovie Nord-Milano testè distribuita, devono essere introdotte le seguenti correzioni:

Articolo 74 bis — areoplani — là dove è detto « questi trasporti sono soggetti alle disposizioni degli articoli ecc. » deve essere corretto: « Questi trasporti non sono soggetti ecc. ».

Nella intestazione della Tariffa speciale n. 106 e nella condizione *a*) della tariffa stessa, dopo le parole « tariffe locali » aggiungere « od eccezionali ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 258. (C.).

### Tariffa locale n. 215 P. V.

(Vedi Ordine di servizio n. 169-1915).

Col 16 settembre 1915 la tariffa locale n. 215 P. V., valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite », è estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Torino Dora e provenienti dalle miniere di Lanzo.

Pertanto, nella tariffa locale predetta, si dovrà inserire, fra i nomi delle stazioni mittenti di Tavernelle e Torrita, quella della

stazione di Torino Dora col richiamo (3) alla seguente nota da riportarsi a pie' di pagina:

« (3) Limitatamente ai trasporti provenienti dalle miniere di Lanzo ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 259. (C.).

### Viaggi dei parenti poveri di militari gravemente infermi.

A seguito delle disposizioni comunicate dalle Divisioni Movimento circa il viaggio gratuito dei parenti poveri che devono recarsi a visitare militari di terra e di mare ammalati o feriti, in pericolo di vita, ricoverati negli ospedali militari territoriali e di riserva (esclusi quindi gli stabilimenti sanitari militari della zona di guerra ai quali il pubblico non può avere accesso), si riassumono le disposizioni stesse e si completano come in appresso:

La concessione è accordata soltanto alle famiglie notoriamente indigenti, per un solo membro di esse (possibilmente per il congiunto più stretto) e sempre quando la visita sia richiesta dal direttore dell'ospedale in cui il militare si trova.

La concessione è regolata dalle seguenti norme:

1° La persona che deve recarsi a visitare l'ammalato deve essere in possesso dell'invito, in originale, pervenutogli dall'Autorità medico-militare per la visita. In base a detto invito dalle Autorità militari, o dai Reali Carabinieri, ovvero dal Sindaco, sarà rilasciata una richiesta *rosa*, mod. B, per ottenere dalle stazioni o dalle agenzie (ferroviarie o di navigazione), il biglietto di viaggio. Sull'invito stesso saranno indicate dalle predette Autorità le generalità della persona che viaggia e la sua età.

2° Contro ritiro di tale richiesta, mod. B, le stazioni o le agenzie distribuiranno, senza riscossione di prezzo come praticasi pei viaggi degli agenti di P. S. in servizio di vigilanza, un biglietto di sola andata, di terza classe esclusivamente, valevole per tutti i treni aventi vetture di detta classe (esclusi i direttissimi) e con diritto alle fermate previste dal paragrafo 49 del « Regolamento pei trasporti militari ».

Oltre agli estremi della richiesta mod. B, ritirata, le stazioni indicheranno sui biglietti anche il nome della persona che viaggia.

I biglietti da emettersi sono i seguenti:

Mod. C[1] 200, pei viaggi in servizio interno sulle ferrovie dello Stato;

Mod. C[1] 200 A, pei viaggi in servizio cumulativo con le Amministrazioni secondarie indicate nel « Prontuario dei servizi cumulativi pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli » in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (tenuto conto delle aggiunte di cui gli Ordini di servizio n. 371-1914 e 117, 225 e 237-1915);

Mod. C[1]-704 pei viaggi in servizio interno marittimo; e biglietti speciali, di cui l'Ordine di servizio n. 238-1913, pei viaggi in servizio diretto terrestre-marittimo.

3° Pei viaggi di ritorno saranno dalle Direzioni degli ospedali rilasciate altre richieste *rosa* mod. B, in base alle quali le stazioni o le agenzie distribuiranno nuovi biglietti nel modo indicato al punto precedente.

4° I viaggiatori devono essere sempre in possesso, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, dell'originale invito della Direzione dell'ospedale per esibirlo ad ogni richiesta come documento di identità personale.

5° Trovando qualche viaggiatore sprovvisto di tale documento, il personale di controlleria regolarizzerà i viaggi sottoponendo i viaggiatori al pagamento di due differenze dalla tariffa militare (esente dal bollo) a quella ordinaria per tutto il percorso indicato sul biglietto; ove si trattasse però di viaggi abusivi, in seguito a sostituzione di persona, si dovrà riscuotere il prezzo a

tariffa ordinaria per tutto il percorso indicato sul biglietto più tre volte il prezzo medesimo a titolo di penalità.

6° Per la contabilizzazione dei biglietti di cui sopra, emessi senza riscossione di prezzo, valgono, per le stazioni e le agenzie, le norme vigenti pei biglietti rilasciati agli agenti di Pubblica Sicurezza.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 260. (M. e L.)

**Cambiamento di nome della stazione di Spezzano-Castrovillari e apertura all'esercizio del tronco Spezzano Albanese-Castrovillari delle ferrovie Calabro-Lucane esercitate dalla Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo. - Servizio in comune nella stazione di Spezzano Albanese.**

Col giorno 15 settembre 1915 la stazione di Spezzano-Castrovillari della linea Sibari-Cosenza assumerà la nuova denominazione di Spezzano Albanese.

Con lo stesso giorno verrà aperto al pubblico servizio il tronco Castrovillari-Spezzano Albanese della linea Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese delle ferrovie Calabro Lucane, di cui è concessionaria la Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, come da convenzione in data 25 gennaio 1911, approvata con R. decreto n. 135 del 26 gennaio 1911 (*Bollettino ufficiale*, n. 13 del 30 marzo 1911).

Il binario del nuovo tronco, che ha lo scartamento di m. 0,95, raggiunta la linea Sibari-Cosenza, interseca la rotaia destra del binario a calibro normale e si allaccia con un deviatoio a quello a scartamento ridotto, interposto al normale, proveniente da Sibari e per ora non esercitato, dando origine al Bivio Castrovillari al chm. 12+987,80 da Sibari. Detto binario prosegue interposto fra

le due rotaie della linea suddetta fin quasi a raggiungere il deviatoio estremo, lato Sibari, della stazione di Spezzano, da dove, intersecando nuovamente la rotaia destra, prosegue su sede propria parallelamente alla 4ª linea di corsa della detta stazione di Spezzano fin quasi a raggiungere l'asse del F. V.

Il Bivio Castrovillari è protetto:

— verso Castrovillari, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 200 dalla punta del deviatoio, e preceduto a m. 850 da semaforo d'avviso;

— verso Sibari, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, a m. 200 dalla punta del deviatoio e preceduto a m. 800 da semaforo di avviso;

— verso Spezzano Albanese, da un semaforo a candeliere a due ali, a m. 150 dalla punta del deviatoio e preceduto a m. 780 da semaforo d'avviso; l'ala a sinistra comanda ai treni R. M. quella a destra ai treni F. S.

I detti segnali si trovano a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano fatta eccezione per quello di 1ª categoria verso Castrovillari che si trova a destra e sono manovrati con apparato Saxby collocato in apposita cabina, situata a destra della linea in corrispondenza al bivio, i cui deviatoi sono pure manovrati dal detto apparato.

L'attraversamento presso Spezzano del binario a scartamento ridotto con la rotaia destra della linea Sibari-Cosenza è protetto da un semaforo a candeliere a due ali di 1ª categoria a m. 185 dall'attraversamento e preceduto a m. 780 da semaforo d'avviso; l'ala dell'albero a sinistra comanda ai treni F. S., quella dell'albero a destra ai treni R. M.

Due semafori ad un'ala collocati alle estremità dei rispettivi binari di corsa comandano ai treni F. S. e R. M. in partenza da Spezzano verso Sibari e verso Castrovillari.

Tutti i detti segnali, meno il semaforo di partenza pei treni F. S. che si trova a destra, sono situati a sinistra rispetto ai treni cui comandano e sono manovrati con apparato Saxby posto in una cabina collocata a destra della linea Sibari-Cosenza in corrispondenza all'attraversamento. Dal detto apparato sono pure manovrati il deviatoio di sicurezza impiantato sul binario di ricevimento dei

treni R. M. e i deviatoi della comunicazione fra il binario stesso e quelli merci R. M.

La circolazione dei treni R. M. fra la stazione di Spezzano Albanese e il Bivio Castrovillari sarà in tutto regolata in base ai regolamenti, alle istruzioni, norme, ecc., in vigore sulle ferrovie dello Stato a scartamento normale.

Con l'apertura all'esercizio del tronco Spezzano Albanese-Castrovillari la stazione di Spezzano Albanese diventa comune con le ferrovie Calabro-Lucane e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato vi eseguisce, anche per conto delle ferrovie suddette, il completo servizio interno della linea per Castrovillari per viaggiatori, bagagli, cani e merci, ecc., in base ai regolamenti, istruzioni e norme in vigore sulle ferrovie Calabro-Lucane.

In conseguenza di quanto sopra nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 58 e 98 (tabella 115), nonchè in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della stazione di Spezzano-Castrovillari, dovrà apportarsi la modificazione di *Spezzano Albanese*.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 *e* 22 *ed anche a quelli delle classi* 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Reggio Calabria.*

---

**Circolare n. 64.** (C.).

**Trasporti in conto corrente di materiale profilattico effettuati dal Ministero dell'interno (Direzione generale della sanità pubblica).**

All'elenco di materiale profilattico e di armamentario sanitario, di cui l'allegato A) all'Ordine di servizio n. 206-1914, sono da aggiungersi le seguenti voci:

18) Stampati riguardanti la manutenzione ed in funzionamento del materiale profilattico;

19) Cassetta di attrezzi pel montaggio e smontaggio del materiale di ricovero (Padiglioni Docker e tende).

Con l'occasione, si rammenta alle stazioni che le modalità fissate con l'Ordine di servizio sopra citato, sono applicabili *esclusivamente* ai trasporti in servizio interno delle ferrovie dello Stato ed a quelli in servizio diretto ferroviario marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato. Sono perciò esclusi i trasporti in servizio cumulativo e di corrispondenza.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Circolare n. 65.** (C.).

**Trasporti militari.**

**(Vedi Ordine di servizio n. 122-1915 e Circolare n. 50-1915).**

Perdurando le irregolarità tanto nei viaggi di militari ed assimilati isolati, quanto nei trasporti di merci effettuati in conto corrente, si rammenta al personale delle stazioni e dei treni quanto appresso:

I. — VIAGGIATORI.

I militari ed assimilati che viaggiano isolatamente, per avere diritto al trasporto gratuito debbono essere muniti di un documento di identificazione personale (preferibilmente foglio o certificato di viaggio), attestante che il viaggio ha luogo « per motivi di servizio ». A questo proposito avvertesi che sono da considerarsi eseguiti « per motivi di servizio », e quindi con diritto alla gratuità, anche i viaggi di militari che si recano in licenza di convalescenza; il che però deve risultare dal documento di identificazione personale in loro possesso.

In ogni altro caso i militari debbono provvedersi di un biglietto a pagamento.

Le Dame infermiere della Croce rossa hanno pure diritto al trasporto gratuito quando vanno a prendere servizio sui treni-ospedale, o ne ritornano, per raggiungere la propria sede, e devono, bene inteso, essere munite del documento di identificazione predetto, che certifichi che il viaggio ha luogo « per motivi di servizio ».

Circa le classi in cui possono prendere posto, si rammenta che:

1. — Gli ufficiali viaggianti *isolatamente* per ragioni di servizio o per *proprio conto*, possono occupare qualunque classe. I subalterni però sono esclusi dalla 1ª classe dei treni direttissimi, salvo che in questi vi siano compartimenti di tal classe riservati agli ufficiali nei quali allora possono prendere posto;

2. — I sottufficiali (marescialli compresi) isolati, sono ammessi solamente in 2ª e 3ª classe;

3. — I caporali e soldati isolati ed i piccoli drappelli di truppa, sono trasportati esclusivamente in 3ª classe, salvo che abbiano regolare autorizzazione a viaggiare in 2ª classe;

4. — Gli aspiranti ufficiali di complemento (assimilati agli allievi degli Istituti militari superiori) possono viaggiare in 2ª e 3ª classe;

5. — Le Dame della Croce rossa, infine, pure in 2ª classe di qualsiasi treno.

Per tutte le infrazioni alle suaccennate disposizioni e per ogni altra irregolarità che venisse constatata, il personale deve redigere particolareggiato rapporto, da inviarsi alla propria Divisione Movimento, attenendosi, per quanto riguarda la tariffa da applicarsi per le regolarizzazioni, alle norme che seguono:

*a*) Quando si trovino a viaggiare militari provvisti di regolare permesso « per motivi di servizio » mentre risulti invece che il viaggio si effettua per motivi particolari, per cui ricada sull'autorità militare esclusivamente la responsabilità dell'indebito rilascio del permesso, verrà applicata la tariffa militare;

*b)* Quando invece i militari viaggino sforniti di documenti, o questi si presentino evidentemente alterati, o possano ritenersi non autentici, ovvero sorga fondato il dubbio che abbiano servito per precedenti viaggi, come pure per le regolarizzazioni riguardanti militari trovati in classe superiore a quella loro spettante, o fuori itinerario normale, ecc......, verrà applicato il trattamento previsto dal regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie (paragr. 53-54).

I documenti, come sopra è detto, evidentemente alterati o di dubbia autenticità, o che fondatamente si crede che siano stati adoperati per precedenti viaggi, debbono essere ritirati, verso rilascio di una motivata ricevuta su foglio qualsiasi, della quale il militare possa valersi nei successivi rapporti coll'autorità militare. Detti documenti dovranno allegarsi alla relazione relativa alla irregolarità che, come è detto sopra, il personale deve rimettere alla Divisione Movimento.

## II. — Merci.

Risulta che molte ditte private sono tuttora irregolarmente in possesso delle speciali richieste mod. 444 per l'eseguimento dei trasporti in conto corrente a tariffa militare, mentre tali ditte debbono provvedere alle proprie spedizioni, anche se eseguite nell'interesse dell'Amministrazione militare, coi documenti del pubblico, verso pagamento in partenza od in arrivo delle tasse a tariffa ordinaria.

Conseguentemente dovranno essere rifiutati i trasporti scortati da richieste mod. 444 non firmate o non debitamente autenticate, come pure tutti quei trasporti pei quali, dai documenti mod. CI-118 e 119 e dai ripetuti mod. 444, risulti come mittente e destinataria, od anche soltanto mittente o soltanto destinataria, una ditta privata.

Si ricorda, inoltre, che devono ugualmente essere effettuate col pagamento diretto delle tasse di porto a tariffa ordinaria le spedizioni di derrate e generi diversi dei vivandieri e che perciò anche nei riguardi di essi non saranno da accettarsi le richieste mod. 444 od altri documenti che comunque tendessero ad ottenere l'ammissione al conto corrente.

Della irregolare presentazione delle cointese richieste modulo 444, che dovranno in tal caso essere ritirate, occorre che le stazioni informino, volta per volta, la sede centrale del Servizio Commerciale, alla quale saranno da rimettersi le richieste stesse, per gli opportuni provvedimenti d'accordo con le autorità militari competenti.

Nel caso però in cui per l'accettazione di tali richieste intervenisse direttamente una autorità militare che ne assumerre la responsabilità, sarà da darsi corso al relativo trasporto, ma se ne dovrà del pari informare subito, con dettagliato rapporto, la predetta sede del Servizio Commerciale.

---

Nel raccomandare la scrupolosa osservanza delle disposizioni di cui sopra, si rammenta che le medesime sono state pure confermate dal Ministero della guerra alle autorità militari dipendenti, con la circolare 538, riportata sotto il n. 50 nel Bollettino ufficiale n. 29 del 22 luglio 1915.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Comunicazioni.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 25 agosto 1915, n. 32, del Ministero della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Vanni Vincenzo di Brescia di cui è proprietario il signor Vanni Vincenzo Giacomo fu Chiarissimo, nato a Ravenna, domiciliato a Brescia, in via Volturno, 3, industriale.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 25 agosto 1915, n. 32, del Ministero della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Arcari e Boni

con sede in Milano, via Quadronno, 11, composta dai signori Arcari Giuseppe fu Giovanni, nato a Como, e Boni Dino di Fedele, nato a Livorno, ambedue domiciliati a Milano, industriali.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 27 agosto 1915, n. 33, del Ministero della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, la signora Blandina Albanesi di Mariano, nata a S. Angelo in Pantano, domiciliata a Roma, via Germanico, 172.

---

*Il Direttore generale*

R. DE CORNÈ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Massacesi** Ugo - manovale avventizio - Stazione di Piadena - soldato di fanteria - morto il 29 giugno 1915.
- **Storelli** Mauro - cantoniere avventizio - Divisione Lavori Bari - caporale di fanteria - morto il 21 luglio 1915.
- **Corsi** Fulgenzio - manovale avventizio - Stazione di Carpi - soldato di fanteria - morto il 14 agosto 1915.

(148815) - **Betti** Giocondo - manovale - Deposito combustibili Novi S. Bovo - soldato di fanteria - morto il 26 agosto 1915.

**Ordine di servizio n. 17v (C.).**

**Viaggi alle stazioni termali ed al mare.**

(Vedi Ordine di servizio n. 8v-1915).

Consta che parecchie stazioni provviste di biglietti speciali di andata e ritorno a serie fissa per località termali e balneari omettono di apporre, all'atto del rilascio dei biglietti, il timbro ad umido sulla sezione di ritorno, ciò che dà luogo a frequenti contestazioni con i viaggiatori circa la decorrenza e la scadenza della validità dei biglietti stessi.

Consta pure che nel rilasciare i biglietti facoltativi in destinazione delle accennate località, non sempre le stazioni indicano la data di scadenza della validità di 30 giorni, e che talvolta per i viaggi alle stazioni termali viene indicata senz'altro la validità fino al 30 novembre.

Tali irregolarità devono assolutamente cessare e si interessano pertanto le stazioni ad attenersi rigorosamente a quanto è disposto con l'Ordine di servizio n. 3v-1911.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNÈ.

# SENTENZE

## Spedizione in carro scoperto. - Copertone lacero. - Avaria. - Carico del mittente. - Irresponsabilità.

*L'Amministrazione non è tenuta a fornire copertoni se non nei limiti del disponibile; essa non risponde dell'avaria della merce causata da acqua penetrata attraverso le laceratture di un copertone, allorchè il carico viene praticato dal mittente e questi invece di rifiutarlo utilizza un copertone inidoneo.*

TRIBUNALE DI NICASTRO - 14-29 luglio 1915 Pres. Caristo - Est. Micillo - Ferrovie Stato (Giuliani) - Montesanti (Loriedo e Giliberti).

FATTO.

Ritenuto in fatto che Montesanti Angelo con atto in data 11 dicembre 1914, ripetuto addì 21 gennaio 1915, convenne presso la Pretura di Nicastro Pizzuti Cesare, Capo della locale stazione, qual rappresentante le ferrovie dello Stato, per sentirsi condannare al pagamento di lire duecento, ammontare dell'avaria riscontratasi nel carro fieno che componeva la sped. a P. V. n. 11528 del 5 giugno 1914 da Settingiano a Nicastro, giusta verbale redatto dalla stazione di arrivo e come da verbale amministrativo degli 11 detto. Con i medesimi atti di citazione il Montesanti, facendosi salvo ogni altro diritto, chiese la condanna dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato anche alle spese del giudizio. Portatasi la causa alla cognizione dell'adito Pretore questi vagliando le reciproche deduzioni, eccezioni e difese delle parti e ritenendo come a prescindere da alcune citate disposizioni del Regolamento sul ser-

vizio delle stazioni la surta controversia dovesse decidersi in base all'art. 130 delle tariffe ferroviarie, accolse la domanda dell'attore col ridurla a L. 150 e con sentenza del 2 aprile 1915 condannò la convenuta Amministrazione a pagare al Montesanti una tal somma, nonchè le spese del giudizio e le indennità di difesa.

Avverso detta sentenza, notificata il 13 aprile corr. anno all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, questa con atto 29 stesso mese di aprile, produsse appello pei seguenti motivi oltre quelli a svolgersi in comparsa:

« 1° Il Pretore erroneamente interpretando le Tariffe e con-
« dizioni di trasporto disse che l'Amministrazione non poteva of-
« frire pel trasporto un carro scoperto, allorchè la merce veniva
« dal mittente garentita con copertone, confondendo col diritto
« dell'Amministrazione di spedire determinate merci in carro sco-
« perto e senza copertone.

« 2° Il Pretore non applicò la presunzione d'irresponsabilità
« emergente dall'art. 130 delle Tariffe ed invece volle presumere
« una inesistente colpa dell'Amministrazione e quindi non rigettò
« l'istanza avversaria ».

Ciò premesso la surriferita Amministrazione col medesimo atto convenne innanzi questo Tribunale il ripetuto Montesanti Angelo per sentir revocare od annullare la impugnata sentenza del Pretore di Nicastro e sentire per la vece rigettare come infondate in fatto e diritto le domande spiegate con l'atto del 21 gennaio 1915 da esso Montesanti e con la condanna di costui alle spese e competenze del doppio giudizio.

Propostasi la causa e trattatasi all'udienza di profitto tenutasi il 24 giugno ultimo, il procuratore dell'Amministrazione appellante con apposita comparsa conchiuse come sopra. Anche con comparsa furono prese le soprascritte conclusioni nell'interesse dell'appellato Montesanti, non risultando però che questi abbia rilasciato alcun mandato per farsi rappresentare e difendere innanzi al Tribunale nel presente giudizio di appello.

## IN DIRITTO.

Attesochè l'appellato Montesanti va ritenuto contumace, non avendo egli conferito mandato legale ad alcun procuratore per farsi validamente rappresentare e difendere nel presente giudizio.

Attesochè l'appello prodotto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si appalesa fondato e quindi merita di essere completamente accolto. Di vero il Pretore con la investita sentenza proponendosi di risolvere la controversia sottoposta al suo esame partì da una premessa giusta quando disse che, a prescindere dalle disposizioni regolamentari sul servizio delle stazioni, la controversia stessa bisognava risolverla in base all'art. 130 delle Tariffe ferroviarie ma poscia nello svolgere il suo ragionamento, in opposizione alla impostata premessa, pervenne senza giuridico fondamento ad una conseguenza affatto contraria.

Di vero nella specie non è a ricorrere alle disposizioni regolamentari interne del servizio delle stazioni le quali, se pure non vogliono ritenersi abolite con l'assunzione dell'amministrazione delle ferrovie da parte dello Stato, riguardano i rapporti tra impiegati ed Amministrazione pel buono andamento del servizio, ma come non possono creare obblighi a carico dei terzi, così non creano diritti a favore di costoro. La disposizione quindi, che deve risolvere la surta controversia è unicamente quella contenuta nell'articolo 130 delle Tariffe ferroviarie.

Ora in questa disposizione è stabilita come norma fondamentale la presunzione d'irresponsabilità da parte dell'Amministrazione, salvo prova in contrario, e siccome nessuna prova in contrario fu prodotta dal Montesanti, così la domanda di costui doveva essere rigettata. È indubitato che il carico della merce fu eseguito dallo speditore in carro scoperto da lui richiesto, come pure risulta accertato dal verbale redatto nella stazione di arrivo che la merce ossia il fieno caricato in quel carro, giunse in buona parte avariato per l'acqua piovana penetratavi dal copertone lacero in più parti, fornito allo speditore dal personale dell'Amministrazione.

Lo speditore adunque accettò il copertone in quelle condizioni e se ne servì per la bisogna senza respingerlo e richiederne uno

nuovo, ed è appunto in questa condotta serbata dallo speditore che si ravvisa la poca o niuna sua diligenza usata nel caricare e garentire la merce, onde il niun fondamento della domanda del Montesanti pel risarcimento dei danni.

Se deficiente fu la diligenza dello speditore nel garentire la merce da lui stesso caricata nel carro *imputet sibi* la conseguenza del poco vigile oprato. Nè si obbietti che la colpa da parte dell'Amministrazione potrebbe riscontrarsi nell'aver fornito un copertone lacero e non un copertone sano.

All'uopo si è già superiormente osservato che lo speditore avrebbe potuto rifiutare quel copertone e richiederne uno nuovo. Ma a prescindere da ciò va rilevato che l'Amministrazione non è poi obbligata a tenere, specie in piccole stazioni, un determinato numero di copertoni da fornire agli speditori.

L'Amministrazione fornisce quelli che ha agli speditori e se qualche copertone appare lacero e per conseguenza non presenta tutte le condizioni per garentire convenientemente la merce, lo speditore può respingerlo e covrire la merce avvalendosi financo di un copertone proprio. Conseguenza adunque del premesso ragionamento è la seguente, cioè: che lo speditore non ha alcun diritto a domandare il risarcimento del danno verificatosi per avaria della merce durante il viaggio quando non abbia respinto il copertone lacero offertogli dall'Amministrazione ferroviaria ed in mancanza di altro non si sia avvalso di un copertone proprio per garentire la merce da lui stesso caricata.

Attesochè non potendosi nella specie rimproverare alcuna colpa dell'Amministrazione appellante ed essendosi per la vece dimostrato che le lamentate avarie della merce furono esclusivamente dovute alla poca o niuna diligenza dello speditore, che a sua richiesta, eseguì il carico della merce stessa, consegue che l'interposto appello va accolto col rigetto della domanda spiegata dal Montesanti innanzi al primo giudice. Attesochè a carico dell'appellato debbono perciò andare le spese del doppio giudizio.

*Per tali motivi.*

# MASSIMARIO

**Personale. - Servizio nella colonia libica. - Ferma biennale. - Anticipato rimpatrio.**

*Per l'articolo 9 del regio decreto* 12 *ottobre* 1913, *n.* 1238, *relativo al trattamento del personale ferroviario destinato alle ferrovie della Tripolitania e Cirenaica, la condizione della permanenza biennale in Colonia è obbligatoria soltanto per gli agenti, perchè lo stesso articolo* 9, *dettato a fini essenzialmente amministrativi, crea tra l'Amministrazione ed il personale un rapporto giuridico che non ha carattere di convenzione specifica di mero diritto privato, ma si svolge nel campo del diritto pubblico. E perciò l'Amministrazione stessa, per il regolare e continuo svolgimento della sua attività potendo sempre liberamente disporre del proprio personale, può ordinarne il rimpatrio anche durante il periodo biennale.*

CONSIGLIO DI STATO; IV Sezione - Decisione 4 giugno-2 luglio 1915 - Riva c.° Ferrovie.

**Infortuni sul lavoro. - Indennità. - Transazione. - Azione di revisione. - Improponibilità.**

*Una volta omologata la transazione sulla misura dell'indennità spettante all'operaio colpito da infortunio sul lavoro, è improponibile l'azione di revisione di cui all'art.* 13 *del Testo Unico* 31 *gennaio* 1914, *n.* 51.

CORTE DI APPELLO DI ROMA - sentenza 15-29 luglio 1915 (*Est.* Simonetti) - Testi contro FF. SS.

**Personale. - Avventizi. - Nomina in prova. - Requisiti. - Azione giudiziaria. - Improponibilità.**

*La nomina in prova dell'agente avventizio a sensi dell'art.* 2 *del Regolamento del personale, è sottoposta alla condizione non soltanto del non interrotto biennio di servizio, ma anche del possesso dei requisiti della buona condotta e delle attitudini necessarie al disimpegno delle funzioni da valutarsi direttamente dall'Amministrazione.*

*E perciò una tale nomina, come provvedimento discrezionale, sfugge a qualsiasi sindacato da parte dell'Autorità giudiziaria* (1).

TRIBUNALE DI NAPOLI - sentenza 7-14 giugno 1915 (*Est.* di Lella) - Sorrentino contro FF. SS.

**Trasporto. - Avaria. - Temporale. - Forza maggiore.**

*Non può essere ritenuta responsabile l'Amministrazione del danno causato alle merci in corso di trasporto da un temporale con vento violento, essendo questo un caso di forza maggiore.*

*La prevedibilità del fatto include sempre un concetto relativo a ciò che suole ordinariamente avvenire; quindi non è in colpa l'Amministrazione stessa per non avere munito una stazione di ripari sufficienti a garantire le merci anche da temporali, o per aver fornito alla mittente un copertone in buono stato, ma con una corda troppo debole per resistere ad un violento temporale.*

TRIBUNALE DI VARESE - sentenza 3-10 luglio 1915 - Marzoni contro FF. SS.

---

(1) Ved. sentenza Tribunale Roma 2-19 settembre 1912 nel Boll. 1913-167 e sentenza Tribunale Bari, 18 aprile 1914 - id. 1914-270.

**Trasporti. - Ritardi ed avarie. - Sciopero politico. - Forza maggiore.**

*Gli scioperi e le sommosse del giugno* 1914 *avvenuti in Romagna costituiscono caso di forza maggiore e quindi il vettore non è responsabile dei ritardi e delle avarie avvenute per fatto degli scioperanti e dei rivoltosi. La notorietà del fatto esonera l'Amministrazione ferroviaria dal carico della prova.*

TRIBUNALE DI TORINO - sentenza 21 giugno 1915 - Tomasina c.° FF. SS.

---

ANNO VIII - N. 38

23 SETTEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, settembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *agosto* 1915, *n.* 1294, *riguardante la determinazione delle zone adatte per le ricostruzioni e le nuove costruzioni negli abitati colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti gli articoli 3 e 9 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, allegato *D*;

Visto il R. decreto 29 aprile 1915, n. 573;

Viste le proposte presentate dal Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, incaricato di indicare, tenuto conto della conformazione geologica delle località colpite dal terremoto del 13 gennaio 1915, le zone più adatte per la ricostruzione degli abitati;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici, per la grazia e giustizia e per i culti e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei Comuni e nelle frazioni di Comuni compresi nella tabella annessa al presente decreto, vistata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, le ricostruzioni e le costruzioni per nuovi centri abi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 14 settembre 1915, n. 228.

tati e per l'ampliamento degli esistenti dovranno farsi nei luoghi per ciascuno di essi designati nella tabella medesima.

Sono vietate le ricostruzioni e le nuove costruzioni nelle località indicate nella stessa tabella. Gli avanzi degli edifizi esistenti in tali località possono essere adibiti esclusivamente per ricovero di animali, per depositi e per piccole operazioni agricole, rimanendo vietato l'uso di essi per abitazioni anche del solo personale addetto alla custodia degli animali e degli oggetti agricoli.

Nelle località stesse il prefetto, su conforme parere del competente ufficio del genio civile, può, in seguito a domanda degli interessati, concedere a coloro i quali dimostrino di non potersi altrimenti provvedere di abitazione, sia di eseguire riparazioni provvisorie in legname alle case esistenti, sia di erigere ricoveri di carattere provvisorio per una temporanea dimora che non può eccedere la durata di anni tre. Tali concessioni si intendono subordinate alla condizione che siano osservate le norme tecniche ed igieniche approvate col R. decreto 29 aprile 1915, n. 573.

### Art. 2.

Con decreto Reale, sentito il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, potranno essere apportate modifiche alle località indicate nella tabella di cui all'articolo precedente, quando ciò risulti necessario a seguito di accertamenti tecnici.

### Art. 3.

Le infrazioni alle disposizioni contenute nei precedenti articoli sono punite con le sanzioni stabilite agli articoli 41 e seguenti delle norme tecniche ed igieniche approvate col R. decreto 29 aprile 1915, n. 573.

### Art. 4.

Fino a quando rimarranno in funzione i RR. commissari istituti per i circondari di Avezzano e di Sora, spetteranno ad essi le attribuzioni conferite ai prefetti dalle norme contenute nel presente decreto.

Art. 5.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 agosto 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ORLANDO — CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

# TABELLA

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| | | | **Provincia di Aquila.** | |
| 1 | Ajelli . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale escluso le zone acclivi e quelle prossime agli appicchi. Zone pianeggianti adiacenti all'abitato e verso la stazione. | Zone acclivi nell'abitato e prossime ad appicchi. |
| 2 | Antrodoco . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Area a sud della Rocca. Pianure alluvionali del Velino quando siano difese dalle inondazioni. | |
| 3 | Anversa . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. | Zone franose presso l'abitato. |
| 4 | Avezzano . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e aree comprese fra di esso o la ferrovia Roma-Sulmona. | Area bassa delle sorgive dette di Chiusa Pace. |
| 5 | id. . . . | Cese . . . . . | Abitato attuale. Falda argillosa tufacea a monte di esso e lungo la mulattiera per la Madonna di Pietraquara. | |
| 6 | Aquila . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 7 | Balsorano . . | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusa la zona in frana. Contrada Paglione. Aree pianeggianti al disopra della strada provinciale presso la stazione ferroviaria. | Zone dell'abitato in frana. Zona in frana nella località Convento dei Cappuccini. |
| 8 | Bagno . . . . | Bagno Grande. | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 9 | id. . . . | Bagno Piccolo. | | |
| 10 | id. . . . | Ripa . . . . | | |
| 11 | id. . . . | Vallesindole | | |
| 12 | id. . . . | Sant'Angelo . | | |
| 13 | id. . . . | San Benedetto. | | |
| 14 | id. . . . | Civita . . . . | | |
| 15 | id. . . . | Monticchio . . | | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 16 | Barrea . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e lungo la strada per Alfedena. | Appicchi sulla foce del Sangro. |
| 17 | Bisegna . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zona prossima al paese ed alla segheria Sartori. | |
| 18 | id. . . . | San Sebastiano | Abitato attuale. A monte della strada per Ortona, regione detta « Sopra le Pietre ». | Zone franose a valle della rotabile per Ortona. |
| 19 | Borgocollefegato | Corvaro . . . | Abitato attuale e parte più elevata della zona adiacente fra l'abitato ed il fosso Vallerio quando siano ultimati i lavori di difesa dalle acque del fosso. | |
| 20 | id. . . . | Collefegato . . | Abitato attuale e zona sottostante contigua lungo la provinciale Marsicana. | |
| 21 | id. . . . | Sant'Anatolia . | Abitato attuale, escluse le porzioni acclivi e prossime ad appicchi. Zone pianeggianti a monte dell'abitato. | Zone dell'abitato acclivi e prossime ad appicchi. |
| 22 | id. . . . | Spedino . | Abitato attuale. Zone pianeggianti fra le due mulattiere che vanno alla fontana. | |
| 23 | id. . . . | Castelmonardo. | Abitato attuale. Zone pianeggianti superiormente alla rotabile. | |
| 24 | id. . . . | Collemaggiore. | Abitato attuale. | Zone sovrastanti al paese a nord-est. |
| | | Pagliara . . . | Abitato attuale. Zone a lieve pendio a nord ovest della fontana. | |
| 25 | id. . . . | Torano . . . | Abitato attuale. Zone a nord del paese. | |
| 26 | Bugnara . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed a monte della strada per Sulmona. | |
| 27 | Cagnano Amiterno | San Cosimo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 28 | id. . . . | Torre . . . . | Adiacenze di San Cosimo. | Abitato attuale e adiacenze. |
| 29 | Canistro . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale meno la zona trasversale delle massime rovine comprendente la Chiesa. Aree rocciose a nord-ovest dell'abitato stesso. | Zona delle massime rovine dell'abitato comprendente la Chiesa. |
| 30 | Cansano . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 31 | Capistrello . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone alluvionali acclivi ai due lati della gola fra l'abitato e la stazione ed a levante di questa. | **Bassure soggette alle acque nella zona fra l'abitato e la stazione.** |
| 32 | Cappadocia . . | Capoluogo . . | Abitato attuale a conveniente distanza dagli appicchi.<br>Aree pianeggianti all'ingresso del paese dalla parte di Petrella e lungo la strada per Petrella. | |
| 33 | id. . . . | Petrella Liri. . | Abitato attuale. Aree pianeggianti all'uscita nord del paese verso Tagliacozzo e quelle presso il paese a monte e a valle della rotabile per Castellafiume. | |
| 34 | Castellafiume | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti all'uscita del paese presso le strade per Capistrello e Cappadocia.<br>Area a nord del paese dove furono costruite le baracche. | |
| 35 | Carsoli . . . . | Pietrasecca . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 36 | id. . . . | Tufo . . . . | Abitato attuale e aree pianeggianti nelle argille. | |
| 37 | Castel del Monte | Capoluogo . . | Abitato attuale. | Depressione con fondo costituito da materiali incoerenti nelle adiacenze dell'abitato attuale. |
| 38 | Castel di Sangro | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze specialmente nella pianura dalla parte della stazione e lungo la Nazionale.<br>Zona collinosa detta «La Neviera» a nord dell'abitato. | |
| 39 | Castel Sant'Angelo | Ponte . . . . | Abitato attuale e lungo le rotabili d'accesso. | |
| 40 | id. . . . | Vasche . . . . | Abitato attuale ed adiacenze.<br>Nella pianura fra Vittorino ed il disco est della stazione. Per le costruzioni importanti si dovrà previamente accertare mediante trivellazione l'assenza di cavernosità nel sottosuolo. | |
| 41 | Celano . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti ad ovest dell'abitato, fra Santa Maria e Campitello a nord e Gualchiera e Marinella a sud. | |
| 42 | id. . . . | Paterno . . | Zone pianeggianti. | Abitato attuale ed **adiacenze.** |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 43 | Civita d'Antino | Capoluogo . . | Abitato attuale. Piano calcareo a sud dell'abitato e piazzale della fontana ed adiacenze, fino alla prima risvolta della strada per la stazione; zone pianeggianti al disopra della strada provinciale presso la stazione ferroviaria ed in contrada Pero dei Santi. | Zona franosa dopo il primo risvolto della strada dal-l'abitato alla stazione. |
| 44 | Civitella Alfedena | Capoluogo . . | Abitato attuale. Colle Santa Lucia. | |
| 45 | Civitella Roveto | Capoluogo . . | Abitato attuale principale a distanza di 20 metri dall'orlo del terrazzo. Abitato di Borgo Liri a m. 10 dalla sponda del fosso vicino. Zone pianeggianti a ridosso di Borgo Liri. | Zone vicine al ciglio del terrazzo su cui sorge l'abitato principale, e zone adiacenti al fosso che attraversa il Borgo Liri. |
| 46 | id. . . . | Meta . . . . | Abitato attuale esclusa la parte alta su piattaforma brecciosa. Aree pianeggianti presso la sella fra il monte e la piattaforma brecciosa. Terreni acclivi lungo la strada a nord di detta sella. | Piattaforma brecciosa dell'antico abitato. |
| 47 | Cittaducale . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 48 | Cocullo . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti presso la stazione ferroviaria. | Zone argillose in frana presso l'abitato. |
| 49 | id. . . . | Il Casale . . . | Area pianeggiante vicino alla rotabile per Anversa. | Abitato attuale e zone circostanti a forte pendio. |
| 50 | Collarmele . . | Capoluogo . . | Zone pianeggianti nell'abitato attuale ed a nord di esso. | |
| 51 | Collelongo . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone pianeggianti adiacenti. | |
| 52 | Fiamignano . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | Abitato attuale. |
| 53 | id. . . . | Fontefreddo . | Zona pianeggiante sotto il distrutto abitato lungo la rotabile del Salto. | |
| 54 | id. . . . | Mercato . . . | Zona lungo la rotabile a nord fra il capoluogo e l'ex convento. | Abitato attuale. |
| 55 | id. . . . | San Salvatore. | Abitato attuale e sottostanti zone pianeggianti lungo la rotabile. | |
| 56 | id. . . . | Corso . . . . | Abitato attuale e zone pianeggianti a monte della rotabile. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 57 | Fiamignano | Pie' di Piaggia | Zone lungo la provinciale marsicana a sud della linea congiungente Santo Stefano, Casale, Vangelista. | Abitato attuale. |
| 58 | id. . . . | Carriafuni . . | Zone sotto il paese presso la provinciale marsicana. | Abitato attuale. |
| 59 | id. . . . | San Stefano . | Abitato attuale ed adiacenze a monte della rotabile. | |
| 60 | id. . . . | Santa Lucia . | Abitato attuale ed adiacenze a monte, escluse le zone in frana. | Zone in frana dell'abitato attuale. |
| 61 | id. . . . | Peschieta . . | Abitato attuale. | Zone contigue al poggio roccioso sede del paese. |
| 62 | Fossa . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree adiacenti al rione dell'Osteria ed alla Madonna delle Grotte. | |
| 63 | Gagliano Aterno | Capoluogo . . | Abitato attuale. | Zona franosa lungo la mulattiera per Collarmele. |
| 64 | Gioia dei Marsi . | Capoluogo . . | Area pianeggiante a sud-est dell'abitato distrutto lungo la strada per Lecce dei Marsi. | Abitato distrutto. Terreni bassi e paludosi prossimi all'area prescelta pel nuovo abitato ad ovest e nord-ovest di esso. |
| 65 | id. . . . | Castelluccio . . | Area pianeggiante a nord-ovest dell'abitato attuale. | Abitato attuale e zone detritiche ed argillose adiacenti |
| 66 | id. . . . | Sperone . . . . | Altipiano roccioso a monte della Chiesa del cimitero. | Idem. |
| 67 | id. . . | Gioia Vecchio . | Abitato attuale. | Zone argillose ad ovest e sud ovest dell'abitato. |
| 68 | Introdacqua . . | Capoluogo . | Abitato attuale e lungo la strada provinciale per Sulmona. | |
| 69 | Luco dei Marsi . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone adiacenti a sud-est a monte della strada di circonvallazione del Fucino. | Zone a nord dell'abitato ed a valle della strada di circonvallazione del Fucino. |
| 70 | Lecce dei Marsi. | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zona alluvionale prossima a Taroti. | |
| 71 | id. . . . | Bucillo . . . . | | |
| 72 | id. . . . | Camerino . . . | | |
| 73 | id. . . . | Castelluccio . . | | |
| 74 | id. . . . | Cucarlone . . . | | |

| N. d'ordine | COMUNI | CAPOLUOGO o FRAZIONI | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 75 | Lecce de' Marsi . | Macchia . . . | Abitato attuale. Zona alluvionale prossima a Taroti. | Terreni detritici ed alluvionali soggetti ad allagamento prossimi all'abitato. |
| 76 | id. . . . | Serre . . . . | | |
| 77 | id. . . . | Taroti . . . . | | |
| 78 | id. . . . | Vallemora . . | | |
| 79 | Lucoli . . . . | Lucoli Alto . . | Abitato attuale e zone rocciose adiacenti. | |
| 80 | id. . . . | Vado Lucoli . . | | |
| 81 | id. . . | Santa Menna. . | Abitato attuale e zone adiacenti ad esso e alle strade di accesso. | |
| 82 | id. . . | Francolisco . . | | |
| 83 | id. . . . | Sant'Andrea . . | | |
| 84 | id. . . . | Casavecchia . . | | |
| 85 | id. . . . | Colle . . . . | | |
| 86 | id. . . | Spogna . . . . | | |
| 87 | id. . . | Spognetta . . | | |
| 88 | Magliano dei Marsi | Capoluogo . . | Abitato attuale. Rione S. Domenico ed aree pianeggianti nelle adiacenze dell'abitato. | |
| 89 | id. . . . | Rosciolo . . . | Abitato attuale ed adiacenze del paese verso nord ovest. | |
| 90 | id. . . . | Marano . . . . | Abitato attuale ed adiacenze dell'abitato verso ovest. | |
| 91 | Massa d'Albe . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente verso nord. | |
| 92 | id. . . | Corona . . . . | Abitato attuale ed adiacenze verso est e sud. | |
| 93 | id. . . . | Forme . . . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 94 | id. . . . | Castelnuovo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 95 | id. . . . | Albe . . . . . | Abitato attuale, altipiano di San Pietro ed adiacenze. | |
| 96 | id. . . . | Antrosano . . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente a sud est nei pressi della rotabile. | |
| 97 | id. . . . | San Pelino . . | Abitato attuale. Località dei baraccamenti presso la via provinciale. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 98 | Morino . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale nella ristretta zona presso la strada carrozzabile.<br>Aree pianeggianti soprastanti alla mulattiera presso Grancia.<br>Alluvioni antiche terrazzate a destra ed una piccola parte a sinistra del fosso Romito, detto Schioppo nell'ultimo tratto a valle.<br>Alluvioni sottostanti alla mulattiera a trenta metri dalle sponde del fosso. | Abitato attuale tranne una ristretta zona presso la strada carrozzabile. |
| 99 | id. . . . | Rendinara . . | Estremità dell'abitato attuale verso il monte.<br>Aree pianeggianti nella contrada Ara Sabatina e Peschio. | Rione attorno alla Chiesa su suolo costituito da conglomerato poco coerente a falde ripide. |
| 100 | Opi . . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze.<br>Zona pianeggiante in basso a sud est di Opi fra la rotabile per Villetta Barrea e la strada che va all'abitato. | |
| 101 | Oricola . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 102 | Ortona dei Marsi | Aschi Alto . . | Abitato attuale. Area rocciosa a' piedi del vecchio abitato e pendici rocciose del Colle Artena.<br>Area pianeggiante ad est della mulattiera per Ortona, a mezzo chilometro da Aschi. | |
| 103 | id. . . . | Carrito . . . . | Abitato attuale, esclusa la zona alta.<br>Area rocciosa ad ovest della stazione ferroviaria. | Zona alta dell'abitato ed adiacenti pendici detritiche ed argillose. |
| 104 | id. . . . | Casali d'Aschi: (Cretta, Pietrebianche, Sumili, Valtrona, Morgona e San Veneziano). | Altipiano ad est della Borgata Grippe.<br>Località Rosano. | |
| 105 | id. . . . | Santa Maria Maddalena. | Zona pianeggiante a monte della strada per Bisegna.<br>Zona immediatamente a sud del franamento. | Aree delle demolizioni dell'abitato attuale. |
| 106 | Ortucchio . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Area alluvionale ad est della Chiesa. | Terreni bassi e paludosi a nord ed ad ovest dell'abitato. |
| 107 | Ovindoli . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e collina ad est. | |
| 108 | id. . . . | S. Jona . . . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti contigue all'abitato e lungo la comunale e verso la strada provinciale. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 109 | Ovindoli . . . | San Polito . . | Abitato attuale e falda rocciosa adiacente. | |
| 110 | Pereto . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze allo ingresso del paese dalla parte della rotabile. | |
| 111 | Pescasseroli . . | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusa la zona intermedia su detriti e conglomerati sciolti.<br>Zona a sud dell'abitato fra la rotabile per Alfedena ed il Sangro. | Zona intermedia dell'abitato su detriti e conglomerati sciolti. |
| 112 | Pescina . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale, ad eccezione:<br>*a*) Della contrada Castello per tutta la zona compresa fra la strada lungo la sponda sinistra del Giovenco, la via del Carmine ed il Castello col prolungamento in direzione del suo asse di via del Carmine, fino all'incontro colla strada in sinistra del Giovenco.<br>*b*) Parte superiore della contrada Limiti a monte della via Ombrone.<br>Zona compresa fra la località chiamata « Alto delle Vigne » (a ponente di Pescina Vecchia lungo la strada nazionale) e le prime case appartenenti alla parte bassa della città costruite lungo la nazionale. | Contrada Castello per tutta la zona compresa fra la strada lungo la sponda sinistra del Giovenco, la via del Carmine ed il Castello col prolungamento in direzione del suo asse di via del Carmine fino all'incontro colla strada in sinistra del Giovenco.<br>Parte superiore della contrada Limiti a monte della via Ombrone.<br>Zona compresa fra la località chiamata « Alto delle Vigne » (a ponente di Pescina Vecchia lungo la strada nazionale) e le prime case appartenenti alla parte bassa della città costruite lungo la nazionale. |
| 113 | id. . . | San Benedetto dei Marsi. | Abitato distrutto. Zona adiacente detta Santa Babina lungo la strada provinciale. | Antico alveo del Fucino a valle della contrada di Santa Babina. |
| 114 | id. . . | Venere . . . . | Abitato attuale. Zona a valle della strada nazionale Marsico Salentina. | |
| 115 | Pescorocchiano . | Torre d'Italia . | Abitato attuale eccetto le zone di terreni incoerenti contigui ai grandi spuntoni calcarei. | Zone dei terreni incoerenti ai grandi spuntoni calcarei. |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 116 | Pescorocchiano . | Sant'Elpidio . . | Abitato attuale escluse le zone ad ovest della provinciale. Zone pianeggianti ad est del Colle Cagnolino e adiacenze stabili. | Zone dell'abitato attuale ad ovest della provinciale. |
| 117 | id. . . . | Roccarandisi . . | Abitato attuale e zone a monte. | |
| 118 | id. . . . | Baccareccie . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti ad ovest, est e sud est. | |
| 119 | id. . . . | Castelluccio . . | Abitato attuale. Zone a nord del paese. | |
| 120 | Petrella Salto . | Stuffoli . . . | Abitato attuale eccetto la cresta in alto del paese. | Cresta in alto dell'abitato. |
| 121 | id. . . . | San Martino . . | Abitato e zone sottostanti lungo la provinciale. | |
| 122 | id. . . . | Pagliara . . . | Abitato attuale e zone pianeggianti presso la cisterna ed a sud della fontana. | |
| 123 | id. . . . | Collerosso . . . | Parti consistenti dell'abitato attuale. Zone pianeggianti sopra e sotto la provinciale Cicolana nella R. Quadrelle. | Zone incoerenti dell'abitato attuale. |
| 124 | id. . . . | Mareri . . . . | Abitato attuale e zone presso la provinciale Cicolana. | |
| 125 | Petrella Salto . | Oiano . . . . | Abitato attuale e zone pianeggianti contigue a suolo compatto. | |
| 126 | Rocca di Botte . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 127 | Rocca di Cambio | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusa la parte alta. Zone pianeggianti all'innesto della rotabile d'accesso verso nord. Pendice rocciosa sotto il paese presso la strada provinciale. | Parte alta del paese |
| 128 | Rocca di Mezzo | Rovere . . . . | Abitato attuale ed adiacenze verso nord. | |
| 129 | id. . . . | Terranera . . . | Abitato attuale ed adiacenze periferiche. | |
| 130 | Sante Marie . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente a nord-ovest. | |
| 131 | id. . . . | Scanzano . . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente verso nord. | |
| 132 | id. . . . | Santo Stefano . | Abitato attuale ed adiacenze a nord-ovest e sud est. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 133 | Sassa . . . . | Genzano . . . | Abitato attuale e zona rocciosa nelle adiacenze. | |
| 134 | San Vincenzo Valle Roveto | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone adiacenti. Aree in vicinanza della stazione ferroviaria. | |
| 135 | id. . . | San Giovanni . | Abitato attuale. Aree a monte della strada provinciale a sud del Fossatone. | |
| 136 | id. . . . | Morrea . . . | Abitato attuale a distanza dagli appicchi lungo la strada provinciale presso la Cappella di Santa Restituta, Contrada Pezzo in territorio di Civita d'Antino. | In vicinanza degli appicchi dell'abitato attuale. |
| 137 | id. . . . | Roccavivi . . | Abitato attuale ed adiacenze in contrada Vagnolo e Ponte. | |
| 138 | id. . . . | Castronovo . . | Parte pianeggiante dell'abitato attuale, zone latistanti alla strada dall'abitato attuale al Colle dell'Ara. Ara della Croce ed adiacenze in territorio di Morino. | Zone ripide dell'abitato attuale. |
| 139 | Scanno . . . . | Frattura . . . | Costa del Monte della Rovere fra le quote 1100 e 1200 sul mare. | Abitato attuale. |
| 140 | Scoppito . . . | Civita Tomasso. | Abitato attuale e adiacenze lungo la sottostante rotabile. | |
| 141 | Scurcola Marsicana | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone adiacenti. Collina di Sant'Antonio. | |
| 142 | id. . . . | Cappelle . . . | Abitato attuale. Monte San Felice. | |
| 143 | Tagliacozzo . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze. | |
| 144 | id. . . . | Villa San Sebastiano | Abitato attuale e zone rocciose a monte ed alle due estremità del paese. | |
| 145 | id. . . . | Sorbo . . . . | Abitato attuale eccetto l'area a valle della strada per Poggio Filippo. Zone rocciose alle due estremità del paese a monte della strada di sopra menzionata. | Area che va a valle della strada che va a Poggio Filippo. |
| 146 | id. . . . | Poggio Filippo. | Abitato attuale. Area del baraccamento a nord-ovest del paese. | |
| 147 | id. . . . | San Donato . . | Abitato attuale. Zone rocciose poste a monte del paese. Aree pianeggianti nel piazzale della Chiesa. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 4[illegible] | Tagliacozzo . | Gallo . . . . | Abitato attuale eccetto le zone in forte pendio o negli appicchi. Zone pianeggianti a nord e ad est nelle immediate vicinanze del paese. | |
| 49 | id. . . . | Poggetello . . | Abitato attuale. Aree presso la strada per la Fonte, dell'Aia Marioli ed in prossimità della strada per Tagliacozzo. | |
| 50 | Tione . . . . | Capoluogo . . | Area a levante del paese lungo la comunale di accesso. | Parte occidentale dell'abitato su terreno in frana. |
| 51 | Trasacco . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale; terrazzo ad ovest e sud-ovest della parte nuova dell'abitato attuale. | Orlo del terrazzo su sui sorge la parte nuova dell'abitato. |
| 52 | Villalago . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusa la zona franosa fra Villalago e Scanno. | Zona franosa fra Villalago e Scanno. |
| 53 | Villavallelonga . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti a destra della rotabile per Collelongo. | In vicinanza dei cigli delle falde dell'abitato attuale. |
| 54 | Villetta Barrea. | Capoluogo . | Abitato attuale esclusa la zona detritica nella parte più alta di esso. | Zona detritica nella parte più alta dell'abitato attuale. |
| | | | **Provincia di Ascoli.** | |
| 55 | Monte Vidon Combatte. | Collina . . . | Area presso il bivio della strada provinciale Monterubbianese colla comunale per Montottone. | Abitato attuale. |
| | | | **Provincia di Campobasso.** | |
| 56 | Acquaviva d'Isernia. | Capoluogo . . | Abitato attuale. Area a monte della nazionale tra la contrada « Lama » e i pressi della masseria Panserà. | Contrada « Le Lame » e lungo la nazionale per Cerro e zona in contrada Banco prima d'entrare in paese venendo da Forlì del Sannio. |
| 57 | Castellone al Volturno. | Capoluogo . . | Abitato attuale e terreni adiacenti specie in contrada Madonnelle e San Nicola. | |
| 58 | Cerro al Volturno. | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zona in sinistra del Rio di Cerro subito fuori dell'abitato fra i due rami della strada nazionale per Forlì del Sannio. | Zona sulla destra del Rio di Cerro all'ingresso del paese venendo da Colli. |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 159 | Colli al Volturno. | Capoluogo . . | Abitato attuale.<br>Area fra le contrade Campo e Morricone delle Croci, preferibilmente a monte della provinciale. | |
| 160 | Filignano . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone rocciose circostanti. | |
| 161 | id. . . . | Cerasuolo . . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 162 | Forlì del Sannio | Capoluogo . . | Abitato attuale, esclusi i rioni Chiaia e Santa Croce.<br>Area a monte della nazionale verso Roccasicura in corrispondenza del Casino Tonti.<br>Area a valle della nazionale nella traversa interna. | Rioni Chiaia e Santa Croce e zone in frana fra l'abitato e la Cappella di Santa Chiara. |
| 163 | id. . . . | Vandra . . . | Abitato attuale e terreni adiacenti. | Zona argillosa a valle dell'abitato. |
| 164 | Isernia . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale eccetto la zona in frana verso levante della parte bassa del paese.<br>Altipiano di travertino sopra l'abitato dall'innesto della provinciale per Colli al Volturno al Ponte San Leonardo, a destra e a sinistra della ferrovia. | Zona in frana verso levante della parte bassa del paese. |
| 165 | Castelromano . | id. . . . | Abitato attuale ad eccezione delle zone in frana.<br>Aree all'ingresso del paese a monte della strada rotabile in contrada Fontanella e Prato del Salice. | Zone in frana dell'attuale abitato. |
| 166 | id. . . . | Conocchia . . | Abitato attuale.<br>Area pianeggiante sopra all'abitato a nord-est. | |
| 167 | Roccasicura . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e area a monte della nazionale per Carovilli. | |
| 168 | San Pietro Avellana, | Capoluogo . . | Abitato attuale.<br>Zona del tratturo fra i rioni San Paolo e San Pietro. | Area a valle della strada provinciale e dell'abitato, e area argillosa più alta verso il Cimitero Vecchio e la Cappella della Trinità. |
| 169 | San Vincenzo al Volturno. | Capoluogo . . | Abitato attuale.<br>Aree in località Colle. | |
| 170 | Venafro . . | Capoluogo . . | Abitato attuale, esclusa la zona ad ovest del viale della stazione prossima alla Cattedrale ed alla sorgente del Rio San Bartolomeo | Zona ad ovest del viale della stazione prossima alla Cattedrale ad alla sorgente del Rio San Bartolomeo. |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| | | | **Provincia di Caserta.** | |
| 171 | Alvito | Capoluogo | Abitato attuale. Aree adiacenti sulla rotabile per Borgo. Regione Costa lungo la rotabile per Peschio e Castello. | Zone detritiche e argillose sotto l'abitato. |
| 172 | id. | Castello | Abitato attuale. Largo Morrone fino alla cinta del Castello. | Terreno di riporto al Largo Castello a nord-ovest dell'abitato. |
| 173 | id. | Peschio | Abitato attuale. Aree a monte della nuova rotabile presso il vecchio abitato. | |
| 174 | Aquino | Capoluogo | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 175 | Arce | Capoluogo | Abitato attuale. Terreni alluvionali antichi al primo risvolto e ai due lati della rotabile comunale fino allo incontro della provinciale. | |
| 176 | id. | Isoletta | Abitato attuale e lungo la rotabile che lo attraversa e specialmente verso la stazione ferroviaria. | |
| 177 | Arpino | Capoluogo | Abitato attuale.<br>Aree lungo le tre strade di Isola Liri, di Santopadre e del Polverificio. | |
| 178 | Atina | Capoluogo | Abitato attuale. Colline ad ovest dell'abitato fra le due curve di ritorno della rotabile per Sora. Aree in contrada San Nicola a monte della rotabile per Cassino. Spiazzi prossimi alla località del colle « La Veduta ». | Valletta sottostante all'Asilo. |
| 179 | Belmonte Castello. | Capoluogo | Abitato attuale. Aree rocciose pianeggianti attigue all'abitato presso la rotabile per Cassino. | |
| 180 | Brocco | Capoluogo | Abitato attuale e aree adiacenti pianeggianti presso la strada Sferracavallo al suo punto d'innesto colla strada comunale di Brocco. | |
| 181 | Campoli Appennino. | Capoluogo | Abitato attuale. Aree rocciose ai lati della rotabile ad oriente del Tomolo. | |
| 182 | Casalattico | Capoluogo | Abitato attuale. Aree largo San Rocco e all'ingresso del paese a monte della strada d'accesso. | |

| N. d'ordine | COMUNI | CAPOLUOGO o FRAZIONI | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 183 | Casalvieri . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zona ad est del paese interposta fra due tratti della rotabile di accesso. Regioni Santa Croce e Colle Arcaro. | |
| 184 | id. . . . | Frazione Roselli: *a*) Borgata Casale d'Angelo. | Abitato attuale. In sinistra della strada per la Madonna di Roselli salvo risultato di assaggi già disposti. | |
| 185 | id. . . . | Frazione Roselli: *b*) Pozzilli | Abitato attuale. Area comunale fra Pozzilli e Roselli ad ovest di Pozzilli. | |
| | | *c*) Vitti, Grotta dell'Acqua e Filippetta. | Abitato attuale a distanza dalle balze sgrottate. | |
| 186 | id. . . . | Frazione Purgatorio: *a*) Borgata Centrale. | Abitato attuale. Aree a sud e nord della Chiesa a monte della via per Tripoccia. | |
| | | *b*) Tripoccia. | Abitato attuale. Area a sud dell'abitato lungo la via per Purgatorio. | |
| 187 | Cassino . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone adiacenti. | |
| 188 | id. . | Sant'Angelo in Theodice | Abitato attuale. Contrada Castello a sud dell'abitato attuale. Area prossima alla strada di accesso a nord dell'abitato. | |
| 189 | Castelliri . . . | Capoluogo . . | Area del baraccamento e zone adiacenti verso nord est. Aree sotto la provinciale ai lati della stradetta che scende a San Rocco. | Abitato attuale salvo il tratto pianeggiante all'inizio della rotabile. |
| 190 | Castrocielo . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti fra la Cappella di San Rocco e la piazza della fontana a sinistra della rotabile. | |
| 191 | Cervaro . . . | Capoluogo . | Abitato attuale. Area a nord est dell'abitato fra le vie Trivio e Fontana Nuova. | Zone argillose a sud e sud ovest del paese e quelle della contrada Vajuolo. |
| 192 | Fondi . . . . | Capoluogo . | Abitato attuale ed aree adiacenti e laterali alla strada di Formia ed a quella della stazione ferroviaria. | |
| 193 | Fontana Liri . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti verso San Rocco e Santa Lucia ed oltre la fonte a destra della strada che conduce al cimitero. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 194 | Fontana Liri . | Polverificio . . | Abitato attuale. Aree ai lati della strada per Giannetti. | |
| 95 | Isola del Liri . | Capoluogo . | Abitato attuale. Parti pianeggianti della Collina di San Sebastiano.<br>Aree lungo la via della Stazione.<br>Area delle attuali baracche e di Val Catoioitrea detta del Mercato. | |
| 96 | Pescosolido . . | Capoluogo . | Abitato attuale solo lungo la strada principale a sud-est della chiesa parrocchiale.<br>Aree a lieve declivio all'incrocio della strada rotabile con la mulattiera. Contrada Cortile e lungo lo stradale attraverso il baraccamento ed a valle di esso. | Abitato attuale eccetto lungo la strada principale a sud-est della chiesa parrocchiale. Zone franose nei pressi della sorgente Prefica. |
| 97 | id. . . . | Forcella . . . | Abitato attuale ed aree adiacenti ai due lati della strada comunale verso la provinciale. | |
| 98 | id. . . . | Forcella: Casali Bagnoli | Abitato attuale. Area a sud-est di proprietà Filippi. | |
| 99 | Picinisco . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree: Colle delle Croce, Colle Petrone e Orto di Crolla Sabatico. | |
| 00 | id. . . . | Chiuselle . . . | Abitato attuale ed aree pianeggianti adiacenti. | |
| 01 | id . . . | La Matura . . | bitato attuale. | Tutta la regione della Matura compresa fra il Mollarino e le balze calcaree dei monti Rotolo e Carella ad ovest del confine Picinisco-San Biagio. |
| 02 | id. . . . | La Rocca . . . | Abitato attuale. Aree in roccia a monte e a valle delle varie borgate. | Zona di argille in frana limitata dalle mulattiere di collegamento fra le borgate La Rocca, Faccenda e Capitondo. |
| 03 | id. . . . | San Gennaro . | Abitato attuale. Zone rocciose a sud-ovest dell'abitato. Aree fra l'abitato e la mulattiera per Rocca, salvo il risultato degli assaggi disposti. | |
| 4 | id. . . | San Giuseppe . | Abitato attuale. Aree a fianco e a sud-est della chiesa. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 205 | Piedimonte San Germano | Capoluogo . . | Abitato attuale. Area adiacente alla via San Filippo. | Aree terrazzate a sud dell'abitato, a monte ed a valle della via provinciale. |
| 206 | Pignitaro Interamma | Capoluogo . . | Abitato attuale, esclusa la parte declive a sud. Aree presso la chiesa della Madonna e lungo la rotabile per Cassino. | Parte meridionale declive dell'abitato attuale. |
| 207 | Pontecorvo . . | Capoluogo | Abitato attuale a distanza di 15 metri dall'orlo del terrazzo nella città vecchia.<br>Aree latistanti alla strada per la stazione fra il Borgo e la fabbrica dei tabacchi ed aree pianeggianti a questa adiacenti. | Zona di 15 metri dall'orlo del terrazzo sulla città vecchia. |
| 208 | Rocca d'Arce . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 209 | Roccamonfina . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 210 | Roccasecca . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree latistanti alla rotabile verso San Francesco a levante della chiesa parrocchiale. | Aree del progettato piano regolatore. |
| 211 | id. . . . | Caprile . . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 212 | Sant'Ambrogio sul Garigliano | Capoluogo . . | Abitato attuale. Contrada San Rocco. | |
| 213 | San Biagio Saracinesco | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone lungo la rotabile Colli al Volturno-Atina salvo i terreni argillosi, franosi. | Terreni argillosi acclivi e franosi lungo la rotabile Atina-Colli al Volturno. |
| 214 | id. . . . | Cerreta . . . | Abitato attuale. | Aree costituite da argille franose nella borgata Cioppo. |
| 215 | San Donato Val di Cormina | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | Parte più alta ed acclive di contrada «Capo la Terra». |
| 216 | Sant'Elia Fiume Rapido | Capoluogo . . | Abitato attuale escluso il rione Sant'Elia. Collina su cui sorge la chiesa di San Sebastiano. Contrada Lepore lungo la rotabile per Vallerotonda. | Rione Sant'Elia costeggiante il fiume Rapido. |
| 217 | San Giorgio al Liri | Capoluogo . . | Sede attuale ed aree adiacenti a sud ai lati della strada per Ausonia. | |
| 218 | San Giovanni Incarico | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree a sud di esso ai lati della strada di Pica. | |

| N. d'ordine | COMUNI | CAPOLUOGO o FRAZIONI | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 219 | Settefrati . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusi i rioni Fortilizio, Piazza della Chiesa, Porta Pignataro e Fossa Cieca.<br>Zona calcarea leggermente acclive adiacente al rione San Giovanni. Contrada Chiuselle, se favorevole il risultato degli assaggi. | Rioni Fortilizio, Piazza della Chiesa, Porta Pignataro e Fossa Cieca. |
| 220 | id. . . . | Pietrafitta . . | Abitato attuale e contrada San Michele presso la Chiesa. | |
| 221 | San Vittore del Lazio | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusa la località Colle e le zone argillose e di riporto.<br>Parte alta della contrada «Orto Murato» fra la Chiesa di Santa Maria la Rosa ed il lavatoio pubblico. | Abitato attuale in località Colle e zone argillose e di riporto adiacenti al paese. |
| 222 | Sora . . . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone alluvionali pianeggianti ai due lati della strada provinciale Sora-Isola Liri, specialmente in prossimità del bivio per Carnello.<br>Aree nella contrada Spinello oltre il Borgo San Rocco e a monte della strada della Selva.<br>Aree adiacenti al viale della stazione. | |
| 223 | Sora . . . . . | Fonte Chiari . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 224 | Vallerotonda . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zona adiacente alla rotabile in regione «Monte». | |
| 225 | id. . . . | Valvori . . . | Abitato attuale. Zone rocciose in contrada Chieppa presso la chiesa e in contrada Masciolino lungo la strada per Sant'Elia Fiumerapido. | |
| 226 | Vicalvi . . . | Posta Fibreno . | Roccia pianeggiante in regione Terra della Porta ed Ara del Colle.<br>Contrada Stretta lungo la comunale fra casali dell'Ortolano e la provinciale.<br>Falda pianeggiante a nord-est della collina quotata m. 366, a sud-est della provinciale. | |
| 227 | Villalatina . . | Capoluogo . . | Abitato attuale eccetto le borgate Pacitti e Cacchione. Zone alluvionali a nord della borgata centrale di Villa Latina e specialmente quelle prossime alla via provinciale.<br>Colline circostanti al paese.<br>Area a levante della chiesa di Villa Latina in località Chiusa Grande. | Abitato delle borgate Cacchione e Pacitti. |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 228 | Villa Santa Lucia | Capoluogo . . | Abitato attuale. Area pianeggiante in contrada Lenza. | |
| | | | **Provincia di Chieti.** | |
| 229 | Salle . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale, esclusa la zona verso l'appicco sul rio Maggio. Località detta Corno di Colle sul displuvio verso ponente. | Zona dell'abitato attuale verso l'appicco sul rio Maggio. |
| 230 | Serramonacesca | Capoluogo . . | Abitato attuale esclusa la parte in frana. Località Vignadonico adiacente al paese. | Parte in frana dell'abitato attuale. |
| | | | **Provincia di Perugia.** | |
| 231 | Aspra . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone calcaree all'estremità sud e nord del paese. | |
| 232 | Belmonte in Sabina | Capoluogo . . | Abitato attuale e parti pianeggianti delle aree poste alle estremità sud e nord del paese. | |
| 233 | Cantalupo . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone pianeggianti a nord del paese presso la rotabile per Terni. | |
| 234 | Casaprota . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti a sud e nord-est dell'abitato. | |
| 235 | id. . . . | Collelongo . . | Abitato attuale ed aree a nord-est dell'abitato. | |
| 236 | id. . . . | Montorio in Valle | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 237 | Castelnuovo di Farfa | Capoluogo . . | Abitato attuale specialmente ad est ed a sinistra della rotabile di accesso al paese. | |
| 238 | Collevecchio . | Cicignano . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 239 | Fara Sabina . | Corese Terra . | Abitato attuale a distanza dagli appicchi.<br>Aree pianeggianti all'ingresso del paese dalla parte della rotabile distaccantesi dalla strada provinciale Quinzio e dove sono state fatte le baracche. | Zona del paese in prossimità degli appicchi. |
| 240 | Forano . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente verso Stimigliano. | |
| 241 | Frasso in Sabina | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti alla estremità orientale del paese nelle adiacenze della rotabile. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 242 | Montelsuono . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 243 | Id. . . . | Fianello . . . | Abitato attuale ed adiacenze verso nord-est. | |
| 244 | Monteleone Sabino | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti alla estremità orientale del paese presso la via Santa Maria dei Colli. | |
| 245 | Monte Santa Maria | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente verso ovest. | |
| 246 | Poggio Moiano . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree pianeggianti ai due ingressi del paese. | |
| 247 | Poggio Nativo . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti all'ingresso del paese verso nord-est. | |
| 248 | Poggio San Lorenzo | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 249 | Roccantica . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze. Zone lungo la provinciale per Rieti. | |
| 250 | Scandriglia . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti presso l'abitato e la rotabile di accesso. | |
| 251 | Id. . . . | Ponticelli . . . | Abitato attuale. Aree pianeggianti lungo la strada rotabile in prossimità del paese e specialmente quelle al nord-est di esso. | |
| 252 | Selci . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti a sud del paese presso la strada che va a Forano.<br>Abitato attuale. Contrada Collina o Casotto sulla strada per San Polo. | |
| 253 | Tarano . . . . | Capoluogo . . | Aree pianeggianti in prossimità della Chiesa di San Francesco e dell'abitato attuale. | |
| 254 | Id.. . . | San Polo . . . | Abitato attuale. Località all'incrocio delle strade per Stimigliano e Selci. | |
| 255 | Torricella . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze specialmente a nord del paese e della rotabile per Rieti. | |
| 256 | Torri in Sabina | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| | | | **Provincia di Roma.** | |
| 257 | Acuto . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti ai lati della rotabile. | |

| N. d'ordine | Comuni | Capoluogo o Frazioni | Località sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | Località sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 258 | Alatri . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti dal lato nord e lungo la rotabile di accesso alla ferrovia elettrica per Fiuggi. | |
| 259 | Anticoli Corrado | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone presso la Piazza e presso la strada alle Ville. | |
| 260 | Arnara . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree in prosecuzione del paese ai lati della strada per Santa Maria e contrada Colle lungo la strada del Mortale. | |
| 261 | Bovilla Ernica . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree laterali alle strade rotabili di circonvallazione e di accesso al paese. | |
| 262 | Casape . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e presso la rotabile San Gregorio-Casape-Poli. | |
| 263 | Cave . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti presso la strada provinciale e la stazione della ferrovia elettrica. | |
| 264 | Ceprano . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti verso ponente. | |
| 265 | Cineto Romano. | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone presso l'ingresso del paese dalla parte della strada rotabile. | |
| 266 | Collepardo . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e ridosso collinoso ad occidente sopra la strada rotabile. | |
| 267 | Faleria . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree a sud e ad est del paese. | |
| 268 | Ferentino . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 269 | Fiano Romano. | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone pianeggianti fuori Porta Romana. | |
| 270 | Filacciano . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze specie all'ingresso del paese. | |
| 271 | Filettino . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Adiacenze del paese. Località del baraccamento. | |
| 272 | Fiuggi (Anticoli di Campagna) | Capoluogo . . | Sede attuale ed aree adiacenti alla strada rotabile per la fonte. | |
| 273 | Frosinone . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e parti meno acclivi dei ridossi collinosi adiacenti. | |
| 274 | Fumone . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti e laterali alla rotabile fra il monte di Fumone ed il monte Scrimone. | |

| N. d'ordine | COMUNI | CAPOLUOGO o FRAZIONI | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 275 | Genazzano . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Adiacenze del paese verso nord e zone pianeggianti verso la stazione della ferrovia elettrica. | |
| 276 | Giuliano di Roma | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti nelle parti non indebolite da vani sotterranei. | Zone dell'abitato attuale indebolite da vani sotterranei. |
| 277 | Ienne . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Adiacenze del paese. | |
| 278 | Marano Equo . | Capoluogo . . | Abitato attuale e presso la rotabile San Gregorio-Casape-Poli. | |
| 279 | Mentana . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone pianeggianti ad oriente del paese ove furono fatte le baracche. | |
| 280 | Monte Flavio . | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze del paese. | |
| 281 | Montelanico . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti nelle parti non indebolite da vani sotterranei. | Zone dell'abitato attuale indebolite da vani sotterranei. |
| 282 | Montelibretti (Casali) | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti presso San Rocco e lungo le strade rotabili. | |
| 283 | id. . . . | Castello . . . | Abitato attuale. Zone adiacenti alla rotabile verso il Capoluogo e alla provinciale Quinzia. | |
| 284 | Monterotondo . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone pianeggianti nelle adiacenze del paese, specialmente a nord-est. | |
| 285 | Monte San Giovanni Campano | Colli . . . . | Abitato attuale ed aree adiacenti a sud ed a nord. | |
| 286 | id. . . . | Anatrelli . . . | Abitato attuale ed aree adiacenti. | |
| 287 | Morlupo . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed adiacenze del paese verso nord. | |
| 288 | Nazzano Romano | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 289 | Palestrina . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 290 | Palombara Sabina | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze del paese. | |
| 291 | Pofi . . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale.<br>Aree laterali alla strada rotabile a nord e contrade Chiusella e Madonna delle Grazie a sud. | |
| 292 | Piglio . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e zone laterali alla strada rotabile di accesso. | |

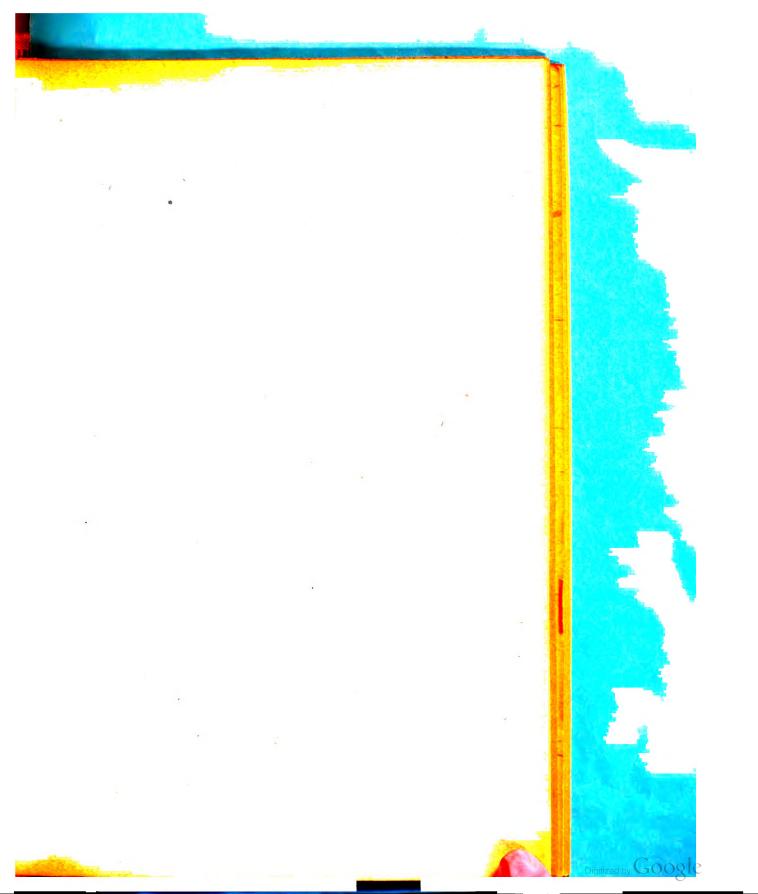
| N. d'ordine | COMUNI | CAPOLUOGO o FRAZIONI | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| 293 | Poli . . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze del paese. | |
| 294 | Ponzano Romano | Capoluogo . . | Abitato attuale. Aree all'ingresso del paese dalla parte della rotabile. | |
| 295 | Ripi . . . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e contrada Borgo o Quercia Valenti a sud-ovest del paese. | |
| 296 | Serrone . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e immediate adiacenze del paese. | |
| 297 | Sgurgola . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree pianeggianti a sud-est in contrada Vignali. | |
| 298 | Strangolagalli . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree ai lati della costruenda strada per Ripi. | |
| 299 | Subiaco . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze. | |
| 300 | Torre Cajetani . | Capoluogo . . | Abitato attuale, eccetto la parte a levante del meridiano passante pel Castello. Aree del baraccamento e falda collinosa a sud-est. | Parte ad est del meridiano passante pel Castello. |
| 301 | Torrice . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Colle di San Pietro a nord ed aree laterali della strada rotabile a sud-ovest. | |
| 302 | Torrita Tiberina | Capoluogo . . | Abitato attuale e adiacenze del paese. | |
| 303 | Trevi nel Lazio | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone adiacenti al paese verso est e alla rotabile presso il Borgo Madonna. | |
| 304 | Trivigliano . . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree adiacenti dal lato di levante. | |
| 305 | Veroli . . . | Capoluogo . . | Sede attuale. Area della contrada San Martino lungo le rotabili presso la Porta Santa Croce e fuori Porta Romana. | |
| 306 | Vico nel Lazio. | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree lungo il viale Sterbini. | |
| 307 | Vicovaro . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Zone verso nord-est a monte ed a sinistra della rotabile uscendo dal paese. | |
| 308 | Villa Stefano . | Capoluogo . . | Abitato attuale ed aree lungo la strada per Giuliano di Roma. | |
| 309 | Zagarolo . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Adiacenze del paese verso sud-est. | |

| N. d'ordine | COMUNI | CAPOLUOGO o FRAZIONI | LOCALITÀ sulle quali sono permesse le costruzioni e ricostruzioni | LOCALITÀ sulle quali sono vietate le ricostruzioni e nuove costruzioni |
|---|---|---|---|---|
| | | | **Provincia di Teramo.** | |
| 310 | Castelli . . . | Capoluogo . . | Abitato attuale. Spianata al bivio della provinciale Teramo Castelli colla strada del Camposanto in contrada Faiano. | |
| 311 | Castiglione Casauria | Capoluogo . . | Abitato attuale. | Terreno argilloso a forte pendenza sottostante al paese. |
| 312 | Penna Sant'Andrea | Capoluogo . . | Abitato attuale e sue immediate adiacenze, escluse le zone in frana. | Zone in frana presso l'abitato. |

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di Sua Maestà:
(come da decreto Luogotenenziale in data 22 agosto 1915)
*Il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno*
SALANDRA.

*Il ministro dei lavori pubblici*
CIUFFELLI.

*Il ministro per la grazia e giustizia e pei culti*
ORLANDO.

*Il ministro per l'agricoltura, industria e commercio*
CAVASOLA.

## Ordine di servizio n. 261. (C.).

### Esercizio di linee ferroviarie di nuova occupazione oltre i vecchi confini italo-austriaci.

(Vedi Ordine di servizio n. 239-1915).

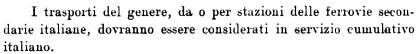
DISPOSIZIONI GENERALI.

Con effetto dal 1° ottobre 1915, le disposizioni riguardanti i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci, in vigore per le stazioni occupate o da occupare oltre i vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons, di cui nell'Ordine di servizio n. 218-1915 (Bollettino n. 30 del 29 luglio), s'intendono pure estese ai trasporti stessi da o per le stazioni situate oltre il vecchio confine di Cervignano (linee Cervignano-Monfalcone e Cervignano-Grado in esercizio della Società Veneta) eccezione fatta per le stazioni di Villa Vicentina, Pieris Turriaco, Ronchi e Monfalcone, le quali non sono ancora aperte all'esercizio.

Restano quindi annullate le disposizioni per tali stazioni contenute nell'Ordine di servizio n. 239-1915.

DISPOSIZIONI SPECIALI PER I TRASPORTI MERCI.

In aggiunta poi alle disposizioni, cui il comma *b*) del punto « *merci, veicoli*, ecc. ». del citato Ordine di servizio n. 218, si avverte che per quanto riflette i trasporti non ammessi alla tariffa diretta italo-austro-ungarica (bestiame, valori, ecc.) i medesimi dovranno essere effettuati e tassati, per l'intera percorrenza dalla stazione mittente italiana a quella destinataria oltre i vecchi confini, o viceversa, in base alle tariffe interne italiane delle ferrovie di Stato, senza appoggio ai cessati transiti di Peri, Primolano e Cormons.

I trasporti del genere, da o per stazioni delle ferrovie secondarie italiane, dovranno essere considerati in servizio cumulativo italiano.

Agli effetti della tassazione, le distanze sotto riportate, intercedenti fra le stazioni oltre il vecchio confine e i cessati transiti di Peri, Primolano e Cormons dovranno cumularsi con quelle risultanti fra i detti cessati transiti e le stazioni italiane delle ferrovie dello Stato.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Avio . . . . | Peri trs. | chm. | 8 |
| Ala . . . . . | » » | » | 11 |
| Grigno . . . . | Primolano trs. | » | 7 |
| Tezze . . . . | » » » | » | 1 |
| Cormons . . . | Cormons trs. | » | 3 |

I detti trasporti non ammessi alla tariffa diretta da o per Cervignano ed oltre, avranno luogo in base alle tariffe per il servizio cumulativo con la Società Veneta, computando, pel tratto della detta Società, le appresso indicate distanze da Portogruaro o da Udine transito.

| | | | *Da Portogruaro* | *da Udine* |
|---|---|---|---|---|
| per | Cervignano stazione | chm. . . | 43 | 41 |
| » | Villa Vicentina (1) | » . . | 48 | 46 |
| » | Pieris Turriaco (1) | » . . | 52 | 50 |
| » | Ronchi (1) | » . . | 56 | 54 |
| » | Monfalcone (1) | » . . | 60 | 58 |
| » | Aquileja | » . . | 50 | 48 |
| » | Belvedere | » . . | 55 | 53 |

(1) *Non ancora aperta all'esercizio.*

Per quanto concerne i trasporti ammessi alla tariffa diretta, provenienti o destinati a stazioni di ferrovie secondarie, la tariffa stessa dovrà, bene inteso, limitarsi alla percorrenza tra la stazione delle ferrovie di Stato in contatto con le ferrovie secondarie e quella situata oltre il vecchio confine. È fatta eccezione pei soli trasporti da o per stazioni delle linee Cividale-Udine-Portogruaro e S. Giorgio Nogaro-ex confine austriaco (della Società Veneta),

pei quali la tariffa diretta avrà pure applicazione in quanto le dette stazioni figurano ammesse al servizio diretto.

---

Nell'elenco delle stazioni situate oltre il vecchio confine, riaperte all'esercizio, allegato all'Ordine di servizio n. 218-1915 (Bollettino n. 30 del 29 luglio 1915), correggere la distanza relativa alla stazione di Grigno da chm. 6 in chm. 7.

*Da distribuirsi agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 262.** (C.).

**Servizio cumulativo con la Sardegna.**

(Vedi Ordine di servizio n. 183-1915).

Col giorno 1° ottobre 1915 le stazioni di Follonica, Laterina e Poggio Rusco, saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di servizio n. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato n. 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe di cui trattasi, edizione 1° novembre 1914, le indicazioni seguenti:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Follonica . . . | G. P. | Civitavecchia . . | 149 | Livorno M. . | 95 |
| | | Livorno S. M. (1) . | 93 | | |
| Laterina . . . | G. P. | Civitavecchia . . | 331 | Livorno M. . | 165 |
| | | Livorno S. M. (1) . | 163 | | |
| Poggio Rusco . | G. P. | Civitavecchia . . | 477 | Livorno M. . | 246 |
| | | Livorno S. M. (1) . | 244 | | |

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 263.** (C.).

## Riduzione di tariffa per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di frumento, di granoturco e delle loro farine.

Con riferimento all'Ordine di servizio n. 252-1915, si avverte che le ferrovie Nord Milano hanno acconsentito ad accordare, per il loro percorso, la riduzione del 25 %, compresi i diritti fissi, sui prezzi di tariffa dei trasporti a carro completo in servizio cumulativo, di frumento, granoturco e loro farine (inclusi i semolini) da chiunque effettuati ed a chiunque diretti, a decorrere dal 10 settembre fino a tutto il dicembre 1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 264.** (C.).

## Riduzione di tariffa pei trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

(Vedi Ordine di servizio n. 178 e 191 e Circolare n. 62-1915).

La riduzione del 25 % sui prezzi delle tariffe in vigore, concessa per le spedizioni di merci in partenza dagli scali marittimi del Tirreno e dirette a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico viene estesa anche ai trasporti, bene inteso provenienti dal mare, eseguiti dalla stazione di Civitavecchia, essendo quello scalo marittimo abilitato ad accettare solo spedizioni a vagone completo di cereali, di graniti greggi grossolanamente lavorati e di carbone.

Sulle lettere di porto, la stazione di Civitavecchia dovrà far risultare l'annotazione « merce proveniente dal mare - firma...... » giusta il 3° comma dell'art. 1 dell'Ordine di servizio n. 191-1915.

In mancanza di tale annotazione, le stazioni non dovranno accordare la riduzione del 25 % sui prezzi delle tariffe in vigore.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 265.** (C).

**Estensione del vincolo della bolletta di legittimazione ai trasporti di spiriti denaturati.**

(Vedi Ordine di servizio n. 91-1913).

In forza del Decreto-legge n. 1373 del 15 settembre 1915, il **trasporto degli spiriti denaturati in quantità superiore a** *20 litri* è soggetto ovunque al vincolo della bolletta di legittimazione.

Pertanto, nell'articolo 217 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, testo sostituito con la 1ª appendice gennaio 1913, e successivamente modificato con l'Ordine di servizio n. 269-1913, è da aggiungersi in fine del secondo capoverso:
« nonchè il trasporto in quantità superiore a *venti litri* degli spi-
« riti e dei residui della distillazione e della rettificazione adulte-
« rati con *denaturante generale* »

L'ultimo capoverso dell'articolo stesso è da sostituirsi col seguente:

« Sono pure esenti dal detto vincolo l'etere solforico e le ver-
« nici a spirito ».

Al comma 2° dell'art. 281 di detto Regolamento, le parole: « in quantità superiore a cinque litri » sono da sostituirsi con le seguenti: « in quantità superiori a quelle di cinque o di venti litri indicate, secondo i casi, nell'art. 217, secondo capoverso ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Circolare n. 66. (C.).

### Esportazioni per la Svizzera.

(Vedi Circolare n. 52-1915).

A modificazione delle disposizioni pubblicate nel Bollettino ufficiale circa i divieti di esportazione delle merci, avvertesi che non essendo più di libera esportazione per la Svizzera il caffè, le conserve di pomidori, le erbe e piante da orto ed i pesci freschi, è da depennarsi il 1° gruppo della parte seconda dell'elenco allegato alla Circolare n. 52-1915.

Resta bene inteso che anche le dette merci possono essere accettate per l'esportazione in Isvizzera od in altri Paesi quando i mittenti esibiscano un permesso del Ministero delle finanze o delle Dogane.

*Distribuita agli agenti delle classi*, 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

## Circolare n. 67. (M.).

### Uso della etichetta mod. M-269 e del listino mod. M-273 pei trasporti a domicilio.

Dal 1° ottobre 1915 l'uso dei moduli M-269 ed M-273, di cui al « Prospetto dei cartellini, delle etichette e dei listini » pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915, limitato, fino ad ora, al periodo delle feste natalizie e di capo d'anno, viene stabilito in via permanente per tutti i trasporti in collettame a G. V. da consegnarsi a domicilio in destinazione delle stazioni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli.

Di conseguenza, dalla data stessa, ai colli componenti i trasporti predetti dovrà essere applicata, a cura della stazione mittente, l'etichetta mod. M-269 ed ai rispettivi documenti il listino mod. M-273, recanti entrambi la scritta « Domicilio » in caratteri rossi su fondo bianco racchiusa in anello circolare rosso.

Tali indicazioni faciliteranno al personale delle stazioni e dei treni il raggruppamento dei colli e dei relativi documenti, agevolando anche la consegna dei trasporti alle agenzie incaricate di riconsegnarli a domicilio.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 9, 18, 19, 20, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

---

**Circolare n. 68.** (P.).

**Assimilazione ai gradi di ufficiale del personale ferroviario militarizzato. Obbligo del saluto, con reciprocanza, tra personale ferroviario militarizzato e militari del R. Esercito.**

Nel riportare qui di seguito, per opportuna conoscenza e norma del personale interessato, la circolare 22 settembre 1915, n. 3323, del Capo di Stato maggiore dell'Esercito, con la quale viene determinata l'aggiunta del distintivo di grado di ufficiale sul bracciale portato dagli agenti militarizzati, che per la loro qualifica siano assimilati al grado di ufficiale, e viene richiamato l'obbligo del saluto con reciprocanza fra personale ferroviario militarizzato e militari del R. Esercito, si avverte altresì, per incarico dell'Autorità militare:

*a*) che dovrà immediatamente cessare l'abuso, qua e là ancora rilevato, che taluni agenti militarizzati hanno applicato le stellette a 5 punte sul *bracciale*. Tali stellette — distintivi di militarizzazione — debbono essere portate al bavero della giubba o tunica di tutti coloro che indossano una divisa speciale. Non sono invece portate da chi indossa, anche in servizio, l'abito borghese;

*b*) che è assolutamente vietato di togliersi il bracciale sia in servizio che fuori servizio. Le Commissioni di linea si assicureranno che le eventuali trasgressioni siano severamente punite;

*c*) che l'abusiva applicazione di distintivi di grado *diversi* da quelli che a ciascuno appartengono, costituisce *reato* contemplato dall'articolo 233 del codice penale militare.

---

*Dal Comando supremo addì 22 settembre 1915.*

Questo Comando determina che i funzionari ed impiegati militarizzati delle Amministrazioni ferroviarie, tramviarie o di società lacuali, al semplice distintivo di militarizzazione (bracciale turchino al braccio destro) aggiungano il **distintivo di grado di ufficiale,** prescritto dal n. 3 della circolare n. 167 del Giornale Militare c. a ed in base **all'assimilazione** stabilita dall'allegato A all'atto 217 del G. M. 1898, come risulta dalla tabella riportata a seguito, nella quale però alla gerarchia ferroviaria delle cessate Amministrazioni R. M. e R. A. è sostituita la corrispondente vigente gerarchia delle ferrovie dello Stato.

La provvista dei distintivi di grado di ufficiale sarà fatta a cura e spese degli interessati.

A complemento delle disposizioni contenute nell'art. 4 delle **« Norme per la militarizzazione »** (*) stabilite dal Ministero della guerra e diramate con la circolare del Comando del Corpo di S. M. (R. I. - U. T.) n. 1470 R. S. del 14 ottobre 1914, si prescrive che le punizioni disciplinari — per mancanze di carattere militare — di funzionari ed impiegati assimilati ad ufficiali siano definite dall'Intendenza generale (Direzione dei trasporti) in base ai rapporti delle Commissioni militari di linea. Tali punizioni saranno conformi a quelle stabilite per gli ufficiali; la punizione di arresti di rigore potrà altresì importare il ritiro del Mod. 5 o la cessazione della indisponibilità.

Coll'occasione questo comando crede opportuno rammentare che il personale ferroviario militarizzato — essendo disciplinarmente e penalmente soggetto alla giurisdizione militare — è tenuto all'obbligo del **saluto**.

(*) Comunicate al personale delle ferrovie dello Stato coll'Ordine generale 2 M e riportate sul Bollettino ufficiale n. 21 del maggio 1915.

Conseguentemente e in forza del § 137 del regolamento di disciplina: tutti gli **individui militarizzati e non assimilati ad ufficiali** debbono il saluto agli ufficiali del R. Esercito ed agli assimilati ufficiali; i funzionari ed impiegati assimilati ad ufficiali debbono il saluto agli ufficiali del R. Esercito ed agli assimilati di grado superiore; tutti i militari — compresi gli ufficiali — debbono il saluto agli assimilati cui spetti per ragione di grado.

Si avverte però — in analogia al 2° alinea del N. 136 del regolamento di disciplina — che il superiore del R. Esercito o il funzionario od impiegato assimilato che non ricevano il saluto loro dovuto, non debbono fare direttamente osservazioni, rispettivamente, al ferroviere militarizzato od al militare che sia incorso in tale mancanza, ma dovranno informare della cosa i propri superiori, indicando nome e cognome, grado o qualifica dell'individuo, al quale pertanto hanno facoltà di richiedere tali dati.

Per quanto riguarda la **forma del saluto,** i funzionari ed impiegati non provvisti di berretto di uniforme hanno facoltà di salutare sia portando la mano al bordo del cappello sia togliendosi il cappello, come si pratica negli usi civili; gli agenti provvisti di berretto di uniforme faranno invece sempre il saluto militare.

Nell'esigere il saluto dai ferrovieri **in servizio** i signori ufficiali vorranno tener conto che, spesso, la intensa attenzione dovuta al servizio ferroviario, specie se relativa al movimento dei treni, potrà togliere la possibilità di scorgere il superiore o di salutarlo.

Della presente circolare si unisce un numero sufficiente di copie affinchè le autorità cui è diretta possano diramarla alle autorità dipendenti, almeno fino ai reggimenti, depositi o direzioni comprese.

La Direzione dei trasporti provvederà per le sollecite occorrenti comunicazioni a tutte le amministrazioni ferroviarie interessate.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO

**L. CADORNA**

# SPECCHIO

indicante l'equiparazione a grado di ufficiale del personale addetto ai servizi ferroviari o di navigazione dipendenti dalla *Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato* (*).

| QUALIFICA E GRADO del personale delle Ferrovie dello Stato | GRADO MILITARE di assimilazione | DISTINTIVI DI GRADO da applicarsi sul bracciale turchino |
|---|---|---|
| Capi divisione e gradi superiori (fino al grado 3° della tabella graduatoria organica). | COLONNELLO | Galloncino d'oro alto mm. 6 ad entrambi i bordi del bracciale. — Alla metà del bracciale tre rosette ad otto punte ricamate in oro — disposte a triangolo — per gli assimilati a colonnello; due — disposte orizzontalmente — per gli assimilati a tenente colonnello; ed una per il grado di maggiore. Distanza da centro a centro delle rosette mm. 40. |
| Ispettori capi (grado 4°) | TENENTE COLONN. | |
| Cassieri di 1° grado<br>Ispettori principali (grado 5°) | MAGGIORE | |
| Cassieri di 2° grado<br>Ispettori<br>Capi ufficio principali<br>Segretari capi<br>Capi stazione superiori (grado 6°)<br>Allievi ispettori<br>Capi magazzino di 1° grado<br>Capi ufficio<br>Sotto cassieri<br>Sotto ispettori<br>Segretari principali<br>Capi stazione principali<br>Capi scalo principali<br>Capi deposito principali<br>Capi tecnici principali<br>Controllori del materiale (1) (grado 7°)<br>Comandanti di 1ª e 2ª classe<br>Capi macchinista di 1ª e 2ª cl. (Servizio Navigazione) | CAPITANO | Tre rosette ad otto punte ricamate in oro disposte a triangolo al centro del bracciale. |
| Applicati tecnici principali<br>Capi disegnatori<br>Capi magazzino di 2° grado<br>Controllori di 1° grado<br>Segretari amministrativi<br>Sotto capi ufficio<br>Capi scalo di 1° grado<br>Capi gestione principali<br>Capi stazione di 1° grado<br>Capi deposito di 1° grado<br>Capi tecnici di 1° grado<br>Capi sezione amministrat. (1)<br>Controllori di cassa (1) (grado 8°) | TENENTE | Due rosette ad otto punte ricamate in oro disposte orizzontalmente al centro del bracciale. |

(1) Qualifiche conservate ad personam.

**(*) Le società ferroviarie, tramviarie o lacuali applicheranno la presente tabella per analogia, e sottoporranno lo specchio dell'equiparazione del proprio personale all'approvazione delle rispettive commissioni militari di linea.**

| QUALIFICA E GRADO del personale delle Ferrovie dello Stato | GRADO MILITARE di assimilazione | DISTINTIVI DI GRADO da applicarsi sul bracciale turchino |
|---|---|---|
| Applicati principali<br>Applicati tecnici<br>Controllori di 2° grado<br>Disegnatori principali<br>Capi conduttori princ. di 1° grado<br>Capi scalo di 2° grado<br>Capi gestione di 1° grado<br>Capi stazione di 2° grado<br>Capi telegrafisti di 1° grado<br>Capi deposito di 2° grado<br>Capi tecnici di 2° grado<br>Capi d'arte d'officina di manutenzione (1) (grado 9°)<br>Capi stazione di 1° grado (delle complementari)<br>Capi deposito di 1° grado (delle complementari)<br>Comandanti (dei Ferry boats)<br>Capi macchinisti (dei Ferry boats)<br>Primi ufficiali, Primi macchinisti (Servizio Navig.) | TENENTE | Due rosette ad otto punte ricamate in oro disposte orizzontalmente al centro del bracciale. |
| Primi applicati<br>Capi conduttori principali di 2° grado<br>Capi stazione di 3° grado<br>Capi tecnici d'officina telegrafica<br>Capi telegrafisti di 2° grado<br>Capi gestione di 2° grado<br>Controllori di 3° grado (dei viaggiatori)<br>Capi deposito di 3° grado<br>Capi tecnici di 3° grado<br>Controllori viaggianti speciali (1)<br>Sotto capi deposito (1)<br>Sotto capi d'officina (1) (grado 10°)<br>Applicati<br>Disegnatori<br>Assistenti dei lavori<br>Capi conduttori principali di 3° grado<br>Capi fermata di 1° grado<br>Capi stazione di 4° grado<br>Controllori viaggianti<br>Assistenti tecnici (1)<br>Contabili (1)<br>Impiegati (1)<br>Commessi d'officina (1) (grado 11°) | SOTTO TENENTE | Una rosetta ad otto punte ricamata in oro al centro del bracciale |

(1) Qualifiche conservate ad personam.

| QUALIFICA E GRADO del personale delle Ferrovie dello Stato | GRADO MILITARE di assimilazione | DISTINTIVI DI GRADO da applicarsi sul bracciale turchino |
|---|---|---|
| Applicati principali (delle complementari)<br>Applicati di 1° grado (delle complementari)<br>Capi stazione di 2° grado (delle complementari)<br>Capi deposito di 2° grado (delle complementari)<br>Capi tecnici (delle complementari)<br>Capitani in seconda di 1ª e di 2ª classe (dei Ferry boats)<br>Macchinisti in seconda di 1ª e di 2ª classe (dei Ferry boats)<br>Secondi e terzi ufficiali } Servizio<br>Secondi e terzi macchinisti } Navig. | SOTTO TENENTE | Una rosetta ad otto punte ricamata in oro al centro del bracciale. |

**Comunicazione.**

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 10 corrente, n. 4816, [illegible]istro dei lavori pubblici, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Luigi Bruno di Pietro, domiciliata a Casalbore (Avellino).

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNÈ.

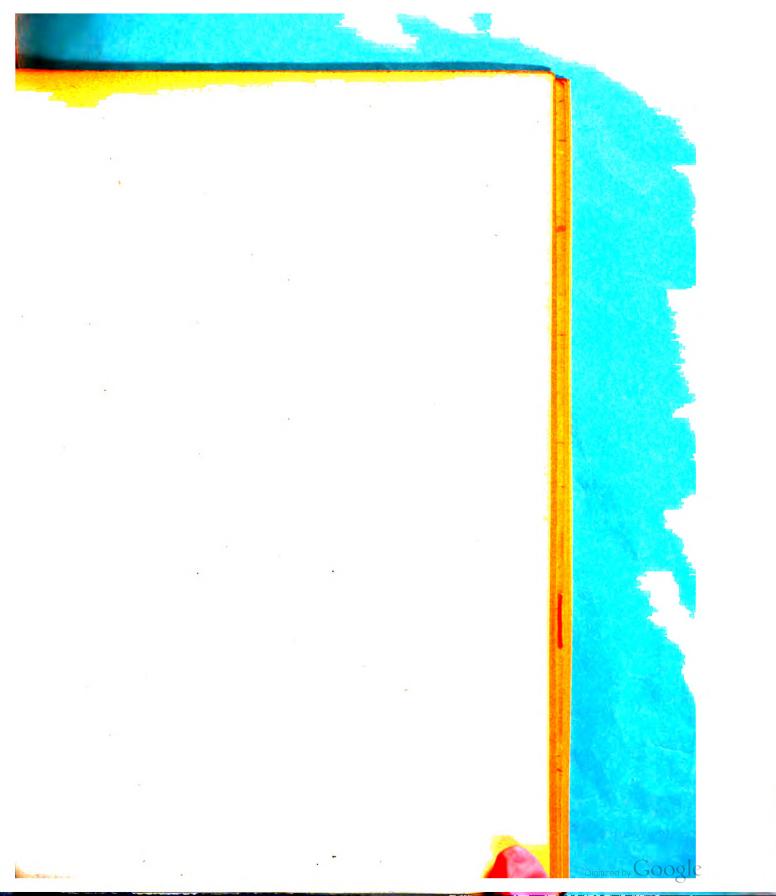
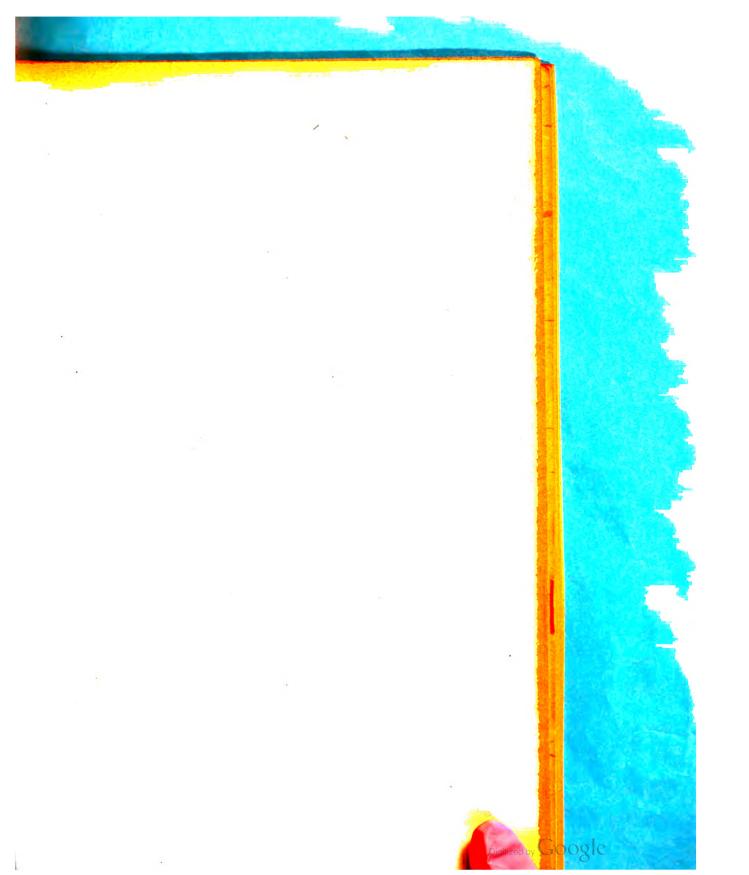
# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Baravelli** Antonio - manovale avventizio - Divisione Movimento Bologna - caporal maggiore di fanteria - morto il 25 luglio 1915.

- **Cristini** Lorenzo - aiutante applicato avventizio - Magazzino armamento Milano - sottotenente di fanteria - morto il 25 luglio 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Bedin** Felice - manovale avventizio - Stazione Trevignano-Signoressa - soldato degli alpini - morto il 16 agosto 1915.

## Ordine di servizio n. 18v (C.).

### Agevolezze di tariffa per i trasporti di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo.

(Vedi Ordine di servizio n. 11v-1915).

L'estensione della tariffa eccezionale n. 1059, serie *A*, ai trasporti di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo, predisposto per la confezione delle cassette di imballaggio degli agrumi di cui gli Ordini di servizio n. 7v e 11v-1915, è prorogata dal 1° ottobre al 31 dicembre 1915.

Restano ferme le condizioni di provenienza e destinazione dei trasporti e tutte quelle altre stabilite nel citato Ordine di servizio n. 7v-1915 per l'applicazione della menzionata tariffa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*Il Direttore generale*

**R. DE CORNÈ.**

# SENTENZE

## Dazi comunali. - Comuni chiusi. - Esenzione delle ferrovie dai dazi.

*Sono esenti dai dazi comunali di consumo tutte le materie destinate alle ferrovie, dovunque siano situati i relativi uffici, entro e fuori la cinta daziaria, anche se non collegati col recinto ferroviario.*

*La contraria disposizione dell'art. 76, capoverso, del regolamento generale daziario, è perciò inattendibile per vizio di incostituzionalità, dovendo escludersi che quel regolamento, o quella singola disposizione siano stati emanati per delegazione legislativa* (1).

CORTE DI APPELLO DI CATANZARO: Sentenza 15 maggio-6 luglio 1915 (*Est.* Ciccaglione) - Comune di Reggio Calabria c. Ferrovie Stato.

RITENUTO IN FATTO.

Che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato nel 15 ottobre 1912 presentava ricorso alla Giunta comunale di Reggio Calabria allo scopo di ottenere il rimborso di L. 50,23 importo di dazio consumo pagato per oggetti introdotti nella cinta daziaria di Reggio e destinati ad uffici ferroviari non allacciati alla stazione con binario. Il r. commissario, che straordinariamente reg-

(1) Ved. sentenza Tribunale Reggio, qui confermata, nel Bollettino 1914 pag. 389 ed analogamente sentenze Tribunali: Torino, Bollettino 1911-881; Roma, id. 1912-75; Palermo, id. 1913-197; Cosenza, id. 1914-219.

geva le sorti del comune, con deliberazione motivata del 31 gennaio 1913 respingeva il ricorso, e perciò l'anzidetta amministrazione con citazione delli 28 aprile 1913 conveniva il comune avanti il tribunale del luogo perchè questo, con sentenza eseguibile provvisoriamente, avesse dichiarato contraria alla legge, arbitraria e nulla ogni imposizione di dazio comunale sulle materie destinate alla costruzione ed esercizio delle ferrovie, comunque introdotte e consumate così fuori che dentro la cinta daziaria e quindi condannato il comune al rimborso dei dazi indebitamente riscossi nella misura di L. 92,12 risultanti da un primo elenco e di ogni altra somma che fosse per risultare da altri elenchi a compilarsi, oltre gli interessi. In corso del giudizio di primo grado venivano presentati un secondo ed un terzo elenco per i quali la somma a rimborsare ammontava a L. 194,89.

L'adìto tribunale con sentenza dei 4-11 marzo 1914 provvedeva in questi precisi termini: « 1° Dichiara illegittima l'applicazione del dazio di consumo sulle materie destinate ai locali ed uffici ferroviari siti nel territorio del comune di Reggio Calabria, ovunque situati, dentro o fuori la cinta daziaria; 2° Condanna in conseguenza il comune di Reggio Calabria alla restituzione delle somme versate all'amministrazione ferroviaria per dazio di consumo sui generi introdotti nei locali predetti, nella somma di L. 191,09 oltre gli interessi legali civili dalla domanda per le somme pagate anteriormente e dal pagamento per quelle versate dopo la citazione, salvo errori od omissioni; 3° Condanna il comune di Reggio alle spese del giudizio ».

Avverso questa sentenza il comune di Reggio con atto degli 8 maggio 1914 produceva formale appello e ne chiedeva l'annullamento o la revoca per i seguenti motivi:

1° per tutte le eccezioni e deduzioni presentate davanti al primo giudice e da questo male vagliate;

2° perchè il primo giudice fece mal governo della legge daziaria e relativo regolamento, che vanno integralmente osservati;

3° perchè il primo giudice non tenne presente che il regolamento è in pieno vigore;

4° perchè il primo giudice non tenne presente la giurisprudenza amministrativa.

Contestata la lite innanzi la Corte, l'appellante comune, nello spiegare i motivi del suo gravame, poneva a base delle sue difese due proposizioni, e cioè:

*a*) che l'istanza delle ferrovie fosse improponibile avanti l'autorità giudiziaria, non avendo questa potestà di distruggere un regolamento il quale era stato debitamente approvato e da più tempo era andato in vigore;

*b*) che in ogni modo il decretato art. 76 del regolamento generale daziario non può essere ritenuto illegittimo, come che sia stata dal Governo emanato in forza di una delegazione legislativa oltre i limiti della potestà regolamentare.

Su questo gravame le parti hanno prese le conclusioni di sopra riferite, intorno alle quali si è venuto osservando:

### In diritto.

Che, sotto qualunque profilo si guardi, l'eccezione di improponibilità avanti l'autorità giudiziaria ordinaria dell'istanza avanzata dall'amministrazione delle ferrovie apparisce assolutamente infondata.

L'amministrazione ferroviaria, in fondo, ha convenuto il comune di Reggio per sentirlo condannare a restituire l'indebito percetto a titolo di dazio consumo su cose destinate all'esercizio o alla costruzione delle ferrovie, perchè su dette cose, secondo il suo assunto, i comuni non possono, per esplicita disposizione di legge, imporre dazio di consumo. Orbene se questo è l'oggetto dell'istanza, giacchè tale oggetto si concreta nel reclamare il rispetto di un diritto subbiettivo dell'amministrazione ferroviaria, che si pretende leso da un atto dell'autorità amministrativa comunale di Reggio, l'istanza stessa, comunque possa importare la necessità dello esame di atti amministrativi in ordine alla loro legittimità, o di regolamenti generali e locali in ordine alla loro conformità alle leggi, rientra sempre nell'ambito della giurisdizione ordinaria, ai termini e nei sensi degli articoli 4 e 5 della legge del contenzioso amministrativo.

È lecito a questo proposito chiarire una volta per sempre che la deduzione della illegittimità di un atto amministrativo, o della

non conformità alla legge di un regolamento generale o locale, quando è diretta, come mezzo a fine, ad ottenere il riconoscimento di un diritto civile o politico, che dall'atto e dal regolamento si pretende leso, non può nè deve confondersi, per la limitatezza del suo scopo, con un'istanza di annullamento dell'atto o di modificazione del regolamento. Questa va proposta solo avanti l'autorità giudiziaria, che è la ordinaria tutrice del diritto dei cittadini e degli enti, considerati come singoli, di fronte anche alle pubbliche amministrazioni. È perciò che anche dopo la istituzione della IV sezione del Consiglio di Stato, a cui è pure attribuita una funzione giurisdizionale per l'esame della legittimità degli atti e provvedimenti delle autorità amministrative, dall'articolo 24 della legge 2 giugno 1889 (art. 22 t. u. 17 agosto 1907 sul Consiglio di Stato), alla giurisdizione ordinaria non è sottratto il medesimo esame purchè abbia la finalità e si contenga nei limiti, prefiniti nella legge sul contenzioso amministrativo.

In un sol caso può ammettersi che alla giurisdizione ordinaria non possa sottoporsi l'esame della legittimità di un atto amministrativo anche quando da esso si pretende leso un *diritto* del cittadino, ed è quello in cui sia costituita una *giurisdizione speciale* per conoscere di tali atti non soltanto per l'esame della questione di pura *legittimità*, ma anche per tutte le questioni di *merito* o di *legalità*. Così per esempio, non potrebbe adirsi l'autorità giudiziaria al fine di fare riconoscere leso un diritto del privato da uno di quegli atti amministrativi indicati nell'art. 23 del t. u. della legge sul Consiglio di Stato, perchè per quegli atti la V sezione esercita anche una giurisdizione di metrito.

Che, entrando nel merito della controversia, questo può essere formulato nei termini seguenti:

« La legge daziaria vigente volle con l'art. 20 accordare la esenzione del dazio di consumo al materiale e a tutto ciò che serve alla costruzione ed esercizio delle ferrovie, in considerazione della sola destinazione che tali materiali e cose hanno, ovvero la volle accordata in considerazione della destinazione e del luogo ove il consumo avviene, e quindi limitatamente a ciò che si consuma sulle linee ferroviarie e nelle stazioni e loro dipendenze? ».

Ed in termini diversi ed equivalenti potrebbe la stessa controversia essere formulata così:

« L'art. 76 del regolamento generale daziario vigente, il quale prescrive che l'esenzione prevista dall'art. 20 del t. u. debba nei comuni chiusi essere limitata a quei generi il cui impiego e consumo debba seguire esclusivamente nelle località considerate *fuori cinta* ai termini del successivo art. 85, è esso costituzionale, cioè conforme allo spirito della legge, reso palese dalle parole usate dal legislatore? ».

La difesa del comune di Reggio, difesa industre e veramente ammirevole, assume, per tagliare di un colpo la possibilità di impugnare la costituzionalità dell'art. 76 del reg. daziario, che questo sia la conseguenza non del normale potere regolamentare attribuito dall'art. 6 dello statuto al governo del Re, ma di una delegazione del potere legislativo; ed al proposito ricorda l'art. 27 della legge 6 luglio 1905, n. 329, per il quale il governo del Re era autorizzato, sentiti la commissione centrale ed il Consiglio di Stato, a dare le disposizioni occorrenti per l'applicazione della legge, ed a pubblicare un nuovo testo unico di legge ed un nuovo regolamento generale sui dazi di consumo. E ricorda, sempre la detta difesa, che la pratica costituzionale riconosce la validità di queste delegazioni, che importano a loro volta la legittimità indiscussa delle norme che in base ad esse il governo crede di emanare.

In questo appunto ed in questi ricordi si annidano però dei gravi errori di fatto ed anche di diritto.

La pratica costituzionale, fissando la nozione dei poteri statutari spettanti alle camere legislative, e svolgendone progressivamente il concetto, ammette senza dubbio alcuno che il potere legislativo possa fare delegazioni al governo del Re. Tali delegazioni, però, non sono tutte *eguali*, in quanto che possono riferirsi ad un'intera materia legislativa, nel quale caso assumono il nome di *conferimento di pieni* poteri e danno al governo la facoltà di legiferare sulla intera materia, senza limiti nè formali nè sostanziali; o alla necessità di *completare* la legge votata dal Parlamento, nel qual caso il governo del Re può emanare disposizioni completive che hanno forza di legge in quanto non siano in conflitto con le disposizioni emanate dal potere legislativo: o finalmente alla necessità di *coordinare* una legge recente con le leggi preesistenti, nel qual caso il governo del re procede a questo lavoro di coordinamento, eliminando quelle disposizioni delle leggi pre-

cedenti, che sarebbero in stridente antinomia con le disposizioni più recenti, e creando, ove occorra, nuovi istituti che rendano praticamente possibile la coesistenza di varie leggi riflettenti la stessa materia.

Fuori di queste tre specie di delegazioni non possono esservene altre, e tra di esse vi è tale differenza di valore che apparisce chiara alla semplice enunciazione.

Intanto l'art. 27 della legge 6 luglio 1905, guardato nel suo contenuto oggettivo, non mette in essere delegazione della prima o della seconda specie, perchè non conferisce al governo il potere nè di legiferare nè di completare la legge. Conferisce invece ad esso il potere di coordinare la legge, allora votata con le precedenti mercè l'autorizzazione a pubblicare un *nuovo* testo unico, e riconosce (cosa di cui si sarebbe potuto anche fare a meno) nel governo stesso la normale facoltà di regolamentare ai termini e per gli effetti dell'art. 6 dello statuto.

Stabilito in tale modo il carattere della delegazione contenuto nell'art. 27 della legge 6 luglio 1905, tutto si riduce a vedere se l'art. 76 del regolamento generale daziario 17 giugno 1909, n. 445, possa essere appreso con una disposizione regolamentare da contenersi in limiti tali da non rappresentare una *difformità* come la legge.

Che non sia una disposizione di coordinamento apparisce evidente solo che si tenga mente che il detto art. 76 ha lo scopo di definire il valore e la portata della disposizione contenuta nell'articolo 20 t. u. 7 maggio 1908, n. 248, non in correlazione di altre disposizioni del detto t. u., ma considerata in sè e per sè.

Resta quindi a detto articolo il carattere di semplice disposizione regolamentare, che, secondo il dettato dell'art. 5 della legge sul contenzioso, in tanto va applicata in quanto sia *conforme* alla legge, alla quale legge non si può attribuire altro senso che quello fatto palese dal proprio significato delle parole secondo la connessione di esse e della intenzione del legislatore (art. 3 disp. per la pubblicazione e interp. delle leggi). Che se si seguisse la norma di interpretazione dettata nel citato art. 3 delle disposizioni preliminari del cod. civ., il dubbio che si è voluto fare sorgere circa il significato dell'art. 20 del t. u. delle leggi daziarie 7 maggio 1908 apparirebbe subito infondato. Le parole di questo

articolo sono le seguenti: « I comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio », — e sono parole semplicissime e chiarissime perchè dicono che l'esenzione del dazio è determinata dalla *destinazione* data ai materiali e a tutto ciò che serve per la costruzione ed esercizio delle strade ferrate.

E data questa *necessaria* interpretazione, apparisce evidente che qualunque disposizione regolamentare, la quale sia diretta a spostare il criterio della *destinazione* come ragione di esenzione, e a sostituirvi quello del *luogo* ove il consumo avviene, non è *conforme* alla legge, è cioè, come in linguaggio curiale dicesi, *incostituzionale*, e però non va dalla autorità giudiziaria *applicata*. E siccome in questo inconveniente cade l'art. 76, esso non può trovare applicazione.

Però la difesa del comune di Reggio crede, facendo la storia degli art. 6, 20, 93 del t. u., di potere dimostrare che *l'intenzione* del legislatore fu quella di concedere l'esenzione del dazio di consumo nei comuni chiusi ai materiali e a tutto ciò che serve alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, purchè fossero consumati nelle stazioni e loro dipendenze, onde la conseguenza che l'art. 76 del regolamento sarebbe conforme alla legge, specie se considerato in correlazione con l'art. 85 del regolamento stesso.

Orbene, l'esame storico di queste disposizioni tutt'altro che suffragare, combatte la tesi sostenuta dal comune di Reggio.

Fino al 1885, epoca in cui furono portate a definizione le convenzioni fra il governo ed alcune società costituite per l'esercizio delle ferrovie, nessuna disposizione, sia di indole generale che particolare riflettente il dazio di consumo su quanto potesse servire alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, era stata emanata. Con la legge 27 aprile 1885, tenuto conto dall'un lato dell'incremento che le ferrovie avrebbero potuto avere col nuovo loro regolamento, e dall'altro il precedente per il quale erano già esenti dal dazio i materiali destinati agli impianti telegrafici e agli arsenali di terra e di mare, si volle, nell'approvare le convenzioni ferroviarie, dettare norme speciali, sia tenuto presente che l'esercizio delle ferrovie, come la loro costruzione, oggi è diventato un fatto di interesse generale della nazione, sia considerando che se

la sorveglianza delle amministrazioni daziarie si fosse dovuta esercitare nelle forme ordinarie anche sulle linee ferroviarie e nelle stazioni e loro dipendenze poste nell'ambito dei comuni chiusi, grande sarebbe stato l'incaglio al traffico.

Sorse così l'art. 15 della legge menzionata, il quale nel primo comma disponeva che i comuni non avrebbero potuto imporre dazi sui materiali e su tutto ciò che serve alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio; nel secondo che le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze dovessero considerarsi fuori la cinta daziaria dei comuni chiusi; e nel terzo che con speciale regolamento si sarebbero determinate le dipendenze delle stazioni e si sarebbe regolata la sorveglianza quanto al dazio.

In relazione all'ultimo comma dell'art. 15 della legge sulle convenzioni ferroviarie veniva emanato, in data 9 agosto 1886 sotto il n. 4035, un « regolamento pel regime daziario delle stazioni di ferrovie dei comuni chiusi », il quale dopo avere determinato che cosa dovesse intendersi per *dipendenza* delle stazioni, non d'altro si occupava che delle modalità per la riscossione dei dazi sulle merci dai privati introdotte dalle stazioni ferroviarie nella cinta dei comuni chiusi e della vigilanza da esercitarsi entro le stazioni e dipendenze allo scopo di evitare dannose frodi ai comuni in ordine ai dazi. Nulla in siffatto regolamento è detto che riguardi l'estensione e la portata dell'esenzione dei dazi sui materiali e su tutto quanto possa servire alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate.

L'origine dell'art. 15 della legge sulle convenzioni ferroviarie, i suoi precedenti storici, i precedenti del regolamento 9 agosto 1886, che hanno la loro radice in una circolare a firma Castorina del 6 aprile 1886, il modo come siffatto regolamento fu impostato con il limitarne la materia alle modalità per l'esazione dei dazi sulle merci dei privati e alla sorveglianza nelle stazioni e dipendenze, dimostrano adunque ad evidenza che volontà ed intenzione del legislatore fu in quel primo momento: *a*) di evitare in modo assoluto l'imposizione da parte dei Comuni di dazi sui materiali e su tutto ciò che serve alla costruzione delle ferrovie; *b*) di sottrarre le linee ferroviarie, stazioni e loro dipendenze ai vincoli della cinta daziaria, pur sottoponendole ad una sorveglianza che impedisse le frodi in danno dei Comuni chiusi. E ebbe perciò l'art. 15 due ob-

biettività distintissime, formulate in due comma diversi, senza che potessero andare confuse e cioè: esentare le materie necessarie alle ferrovie da qualunque dazio comunale; stabilire una zona di extra territorialità in rapporto alla cinta daziaria in favore delle linee ferrate e delle stazioni e loro dipendenze.

Quessta distinzione, già precisa ed imponente, andò sempre più specificandosi in appresso. Difatti quando, in conseguenza della legge 17 gennaio 1897, n. 13, venne pubblicato il T. U. 15 aprile 1898, n. 161, della legge daziaria, il secondo e terzo comma dello art. 15 della legge sulle convenzioni ferroviarie, divennero l'art. 5 del T. U., sotto il titolo « Classificazione dei Comuni », ed il comma primo divenne l'art. 19 sotto il titolo « Esenzioni ». E il successsivo regolamento non ebbe nessuna disposizione che potesse in qualsiasi modo limitare la portata dell'*esenzione* ipotizzata nell'art. 19 del T. U., mentre riprodusse le disposizioni del regolamento 9 agosto 1886 in riferenza all'art. 5.

Con la legge del 6 luglio 1906 n. 329, questa discriminazione di materia fu mantenuta, perchè l'art. 25 si occupò dell'esenzione *ratione destinationis* e l'articolo 26 della extra territorialità delle linee e delle stazioni e dipendenze.

Queste due disposizioni vennero, così separate, trasfuse nel nuovo ed ultimo T. U. del 7 maggio 1908 n. 218.

Intanto nel periodo intercalare tra la legge 6 luglio 1905 e il T. U. 7 maggio 1908, da una delle più note Ditte appaltatrici di dazi, la Ditta Trezza, venne sostenuta la tesi che l'esenzione dei dazi sui materiali e su quanto serve alla costruzione delle ferrovie fosse consentita solo quando l'impiego e il consumo si verificassero sulle linee o nelle stazioni e dipendenze. La tesi della Ditta Trezza trovò contrario il Ministero delle Finanze da principio, ma prevalse dopo un parere favorevole delle Sezioni Unite (II e III) del Consiglio di Stato, del 25 ottobre 1907, accettato dal Ministero con deliberazione del 22 novembre 1907.

Questo parere del Consiglio di Stato si fondò principalmente su tre proposizioni: *a*) esplicite dichiarazioni del Ministero delle Finanze in occasione della presentazione al Consiglio di Stato dello schema del regolamento per l'attuazione dell'art. 15 della legge sulle Convenzioni freroviarie; *b*) pratica costantemente seguita nel

ungo giro di 20 anni; *c*) concetto fondamentale di *unità della inta* a cui è rigorosamente vincolato il nostro regime daziario.

Però il Consiglio di Stato non considerò che nè dichiarazioni nterne di un Ministero, nè la pratica ordinaria sono elementi nolto apprezzabili di interpretazione delle leggi, e che la conclanata *unità* della cinta è soltanto un concetto astratto, mentre nella egge questo concetto è eccettuato per tutti i casi di *esenzione* deerminati dalla destinazione delle cose (che altrimenti sarebbero dazio soggette) a certi Istituti creati per la soddisfazione di ineressi di indole generale (arsenali ecc).

Ad onta delle discutibilità delle ragioni poste a giustificazione i quel parere, esso valse a fare introdurre nel nuovo regolamento enerale il famoso art. 76, il quale, confondendo l'esenzione *atione destinationis* dei materiali e delle cose servienti alla cotruzione ed all'esercizio delle ferrovie, con le conseguenze della ichiarata extraterritorialità delle linee e delle stazioni, confonde ue istituti diversi tra di loro e tenuti distinti, come innanzi si è isto, dal legislatore in tutte le varie manifestazioni legislative al 1885 ad oggi.

Che l'interpretazione del Tribunale, prima, ed ora della Corte, ata all'art. 20 del T. U. 7 maggio 1908 è sorretta anche da un ltro ordine di considerazioni.

Dichiarato che le stazioni e dipendenze sono a considerarsi uori cinta nei Comuni chiusi, se l'esenzione di cui parla l'art. 20 osse subordinata al consumo ed impiego nelle stazioni e nelle loro ipendenze, tale disposizione sarebbe assolutamente ultronea, giachè ogni cosa che si consuma e si impiega fuori cinta è esente dal azio. Ora non è nemmeno supponibile che il legislatore avesse critto un articolo inutile in una legge di indole finanziaria. Per are un significato all'art. 20 è necessario ritenere che l'esenzione n esso stabilita si applichi ad ogni cosa che serve all'esercizio e ostruzione delle strade ferrate, si consumi ed impieghi fuori o entro la cinta daziaria.

Per tali motivi la Corte respinge l'appello proposto dal Comune di Reggio Calabria nei confronti dell'Amministrazione ferroviaria ecc.

ANNO VIII - N. 39

30 SETTEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, settembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *settembre* 1915, *n.* 1393, *riguardante le indennità giornaliere da assegnarsi agli ufficiali richiamati dal congedo dopo il* 1° *agosto* 1914 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vista la legge sul reclutamento del R. esercito, testo unico, approvato con R. decreto 24 dicembre 1911, n. 1497, e successive modificazioni;

Vista la legge sullo stato degli impiegati civili, testo unico, approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693;

Visto il R. decreto 3 gennaio 1915, n. 2, col quale è concessa una indennità giornaliera ad alcune categorie di ufficiali richiamati dal congedo, convertito in legge e prorogato fino al 31 dicembre 1915 con la legge 1° aprile 1915, n. 425;

Visto il R. decreto 15 aprile 1915, n. 471, col quale è concessa un'indennità giornaliera ad alcune categorie di ufficiali richiamati dal congedo;

Visto il R. decreto 22 aprile 1915, n. 500, relativo al richiamo in servizio di ufficiali della milizia territoriale e della riserva;

Visto il R. decreto 13 maggio 1915, n. 620, riguardante provvedimenti a favore dei militari trattenuti o richiamati alle armi;

Visto il R. decreto 23 maggio 1915, n. 677, che stabilisce le indennità speciali per le truppe in campagna;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 22 settembre 1915, n. 234.

Visto il decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, sui cumuli degli stipendi e delle pensioni;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e degli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le indennità giornaliere di cui ai RR. decreti 3 gennaio 1915, n. 2, e 15 aprile, n. 471, sono dovute tutte le volte che gli ufficiali, richiamati dal congedo dopo il 1° agosto 1914, sono destinati a prestar servizio in sede diversa da quella in cui avevano la residenza abituale al momento del richiamo e semprechè non abbiano diritto alle indennità di guerra.

Art. 2.

Non spetta l'indennità per il periodo di servizio obbligatorio di prima nomina.

Cessato tale periodo, agli ufficiali che vengono trattenuti alle armi è dovuta l'indennità di cui all'articolo precedente sempre quando essi prestino servizio in località diversa da quella nella quale avevano la residenza abituale al momento in cui vennero alle armi.

Art. 3.

Ai sottufficiali richiamati dal congedo, ammogliati o vedovi con prole o che abbiano genitori o fratelli minorenni o sorelle nubili seco loro conviventi ed a loro carico, destinati fuori della propria residenza, spetta, oltre agli assegni ordinari, un'indennità giornaliera di lire 2.

Ai sottufficiali che, per effetto del R. decreto 23 maggio 1915, n. 677, dovrebbero percepire un soprassoldo minore alle L. 2, sarà corrisposta la differenza.

Art. 4.

La disposizione del precedente art. 3 è applicabile ai funzionari e impiegati dello Stato, richiamati alle armi col grado di sottufficiale che trovansi nelle condizioni indicate nel primo comma dell'articolo stesso, anche nel caso che non siano destinati fuori della propria residenza.

Art. 5.

Le disposizioni contenute nel decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, devono applicarsi ai personali nel decreto stesso indicati, compresi quelli appartenenti al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato, anche quando prestino servizio nelle Associazioni della Croce Rossa italiana, dei Cavalieri del Sovrano militare Ordine di Malta, della Croce Azzurra, nel corpo nazionale volontari ciclisti ed automobilisti ed in altre organizzazioni di milizie volontarie riconosciute dal Governo.

Art. 6.

Sono da considerarsi richiamati agli effetti delle disposizioni stabilite dal decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, e da altri decreti precedenti, quei militari che, prima della chiamata alle armi, erano già stati inviati in congedo illimitato dopo aver prestato una o più volte servizio militare.

Le stesse disposizioni stabilite per i richiamati sono applicabili:

1° ai militari di 3ª categoria chiamati per la prima volta a prestare servizio militare;

2° ai trattenuti, ossia ai militari di 1ª e 2ª categoria la cui permanenza alle armi venga d'autorità protratta oltre il giorno in cui hanno compiuto il periodo di servizio obbligatorio stabilito dalle leggi di leva di terra e di mare;

3° a coloro che, già esonerati per riforma dal servizio militare, vengano, in seguito a nuova visita medica ordinata dall'autorità militare, dichiarati abili al servizio stesso e chiamati sotto le armi, qualunque sia la categoria cui appartengano, sem-

pre quando la nuova visita non abbia luogo in applicazione dell'articolo 62 del testo unico delle leggi sul reclutamento, approvato con R. decreto 24 dicembre 1911, n. 1497.

Il trattamento stabilito dall'art. 2 del R. decreto 13 maggio 1915, n. 620, e dall'art. 5 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, è applicabile soltanto agli impiegati avventizi delle Amministrazioni governative e delle ferrovie dello Stato che siano da considerare richiamati a termine del 1° comma del presente articolo o che si trovino nelle condizioni di cui al 2° comma nn. 1 e 3.

Agli impiegati civili di ruolo dello Stato e delle ferrovie dello Stato chiamati per la pima volta alle armi quali militari di 1ª e 2ª categoria spetta esclusivamente, fino al compimento del periodo di servizio obbligatorio, il trattamento di cui al penultimo comma dell'art. 20 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693.

Art. 7.

Le indennità di cui al presente decreto decorrono dal 16 luglio al 31 dicembre 1915, e saranno osservate, in quanto non siano modificate da questo stesso decreto, le modalità stabilite nei RR. decreti nn. 2 e 471 del 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — VIALE — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO — BARZILAI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

**Decreto** 10 *settembre* 1915, *del Ministro delle finanze circa il deposito di alcune merci di vietata esportazione.*

## Il MINISTRO DELLE FINANZE.

Visto il Regio decreto 2 maggio 1915, n. 564, col quale è data facoltà al Ministro delle finanze di sottoporre a speciali discipline ed anche di vietare, nelle zone doganali di vigilanza ed in altre località prossime al confine, i depositi di merci di proibita esportazione in quantità superiori ai bisogni del commercio locale;

Ritenuto che nelle dette località trovansi depositi di merci di vietata esportazione non necessari ai consumi locali;

Determina:

### Art. 1.

Nelle zone doganali di vigilanza delle provincie di Como e di Novara e nei comuni di *Domodossola* e *Beura* della provincia di Novara, di *Fino Mornasco*, *Asnago*, *Minoprio*, *Carimate*, *Mombello* e *Laveno* della provincia di Como, e di *Lentate sul Seveso* e *Seregno* nella provincia di Milano è vietato, salvo speciale permesso dell'Intendente di finanza della provincia, il deposito delle seguenti merci in quantità superiori ai bisogni del consumo locale per due mesi, ai sensi dell'art. 1 del Regio decreto 2 maggio 1915, n. 564:

Pelli e loro lavori.
Materie concianti.
Gomma elastica, guttaperca e loro lavori.
Iuta greggia.
Lana e suoi manufatti.
Rame e sue leghe.
Piombo e sue leghe.
Alluminio.

Nichelio.
Stagno.
Antimonio.
Cereali (compreso il riso e legumi).

Art. 2.

Il permesso di deposito sarà dato soltanto per le merc
in maggior quantità di quella indicata nel precedente ar
risultino destinate al consumo locale e per quelle che sieno
sarie all'esercizio di stabilimenti o di opifici industriali del
Nel permesso sarà, fra l'altro, determinata la quantità
sima della merce che potrà essere tenuta in ciascun deposito
fatto obbligo ai conduttori di tenere un registro da esibirsi
chiesta degli agenti incaricati della vigilanza, nel quale sian
risultare giornalmente le quantità ricevute e quelle consum
altrimenti esitate con l'indicazione delle persone e dei luog
cui le merci sono pervenute e delle persone e dei luoghi a cu
furono spedite.
Le Intendenze di finanza daranno notizia dei permessi di
sito rilasciati, tanto alle dogane dei rispettivi luoghi, qua
competenti Comandi della guardia di finanza.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore col giorno 1° ottobre
Coloro i quali abbiano depositi soggetti alle disposizioni
presente decreto dovranno prima del giorno suindicato trasp
le merci fuori delle località indicate nell'art. 1 o, se del caso,
vedersi del permesso prescritto dall'art. 2.

Art. 4.

In esecuzione dell'art. 2 del Regio decreto 2 maggio
n. 564, le stazioni ferroviarie comprese nelle località indicat
l'art. 1 non lascieranno scaricare le merci specificate nell'ar
stesso senza il *nulla osta* della dogana od in mancanza, sopral

di essa, del Comando di tenenza della guardia di finanza, nella cui giurisdizione si trova la stazione ferroviaria. Tale *nulla osta* sarà rilasciato in iscritto previo accertamento che le merci sono dirette ad un deposito autorizzato e che entrano nei limiti di quantità stabiliti per il deposito stesso.

Art. 5.

Per i depositi in contravvenzione al presente decreto si applica la disposizione dell'art. 87, ultimo comma, della legge doganale, salvo le maggiori pene che risultassero applicabili ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 marzo 1915, n. 273.

Le Intendenze di finanza col concorso delle dogane e dei Comandi della guardia di finanza provvederanno all'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 10 settembre 1915.

*Il Ministro*
DANEO.

## Appendice n. 5 all'Ordine generale n. 28-1912 (S.).

### Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni Lavori di Torino Centrale e di Torino.

(Vedi Bollettini n. 44-1912; 21, 28, 36 e 42-1913).

A decorrere dal 1° ottobre 1915 il limite fra la Sezione Lavori di Torino Centrale e quella di Torino viene spostato, sulla linea di Modane, dal chm. 1 + 450 (bivio Lagrange) al chm. 7 + 010 (deviatoio estremo di Collegno).

Di conseguenza la circoscrizione delle predette Sezioni resta modificata come dal seguente prospetto:

| DIVISIONE | SEZIONI | LINEE E TRONCHI DI LINEA COMPRESI IN CIASCUNA SEZIONE | *Annotazioni* |
|---|---|---|---|
| Torino | Torino Centrale | Torino P. N. (i) - Torino P. S. - Torino Dora (i) con diramazione a Torino Piazza d'armi.<br>Torino P. N. - Torino Smistamento - Bivio Sangone (i).<br>Quadrivio Zappata - Collegno (e).<br>Bivio Lagrange - Bivio Crocetta. | (i) inclusa<br>(e) esclusa |
| | Torino | Collegno (i) - Modane (e)<br>Bussoleno (e) - Susa (i).<br>Bivio Sangone (e) - Trofarello (i).<br>Trofarello (e) - Chieri (i).<br>Bivio Sangone (e) - Torre Pellice (i).<br>Bricherasio (e) - Barge (i).<br>Torino Dora (e) - Chivasso (i).<br>Chivasso (e) - Aosta (i). | |

La Divisione Lavori di Torino provvederà per la delimitazione chilometrica dei tronchi di sorveglianza.

---

*Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del* 23 *settembre* 1915.

---

**Ordine di servizio n. 266.** (M).

**Accettazione dei trasporti delle merci.**

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'esercito (Direzione trasporti), a decorrere dal 1° ottobre 1915 l'accettazione dei trasporti delle merci viene regolata come segue:

| N. d'ordine | STAZIONI | TRASPORTI AMMESSI | |
|---|---|---|---|
| | **Gruppo A** | | |
| 1 | Stazioni del tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo. | *a*) Spedizioni in collettame a G. V. fino a chilogrammi 500, di qualsiasi merce; | **da e per qualunque stazione** |
| 2 | Stazioni del tratto da Buttrio verso Cormons. | *b*) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione; | |
| | | *c*) Spedizioni a carro completo di cereali (grano e farine). | |
| | **Gruppo B** | | |
| 3 | Stazione di Udine . . . . | *a*) Spedizioni in collettame a G. V. fino a chilogrammi 500, di qualsiasi merce; | **da e per qualunque stazione** |
| 4 | Stazioni del tratto da Cavazzale a Schio. | *b*) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione; | |
| | | *c*) Spedizioni a carro completo di cereali (grano e farine); | |

| N. d'ordine | STAZIONI | TRASPORTI AMMESSI | |
|---|---|---|---|
| | | *d*) Spedizioni a carro completo di qualsiasi merce a G. V., P. V. A., P. V. O.;<br>*e*) Spedizioni a carro completo e in collettame di carta per giornali e di bozzoli. | da e per qualunque stazione dei gruppi *B* e *C*. |

## Gruppo C

| N. d'ordine | STAZIONI | TRASPORTI AMMESSI | |
|---|---|---|---|
| 5 | Stazioni del Compartimento di Venezia non comprese nei gruppi *A* e *B*. | *a*) Spedizioni in collettame a G. V. fino a chilogrammi 500, di qualsiasi merce;<br>*b*) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione;<br>*c*) Spedizioni a carro completo di cereali (grano e farine); | da e per qualunque stazione |
| 6 | Tutte le altre stazioni della rete. | *d*) Spedizioni a carro completo di qualsiasi merce a G. V., P. V. A., P. V. O.;<br>*e*) Spedizioni a carro completo e in collettame di carta per giornali e di bozzoli; | da e per qualunque stazione dei gruppi *B* e *C*. |
| | | *f*) Spedizioni di qualsiasi merce a G. V., P. V. A., P. V. O. | da e per qualunque stazione del gruppo *C*. |

## AVVERTENZE.

1) — I trasporti non ammessi dalle disposizioni di cui al prospetto sovraindicato potranno aver luogo unicamente in base a speciale autorizzazione impartita dalla Divisione Movimento di Venezia alla quale le parti, o direttamente o col tramite della stazione di partenza, dovranno rivolgersi.

2) — Durante questo eccezionale periodo di esigenze militari tutti i trasporti devono essere ritirati subito dopo il ricevimento della lettera di avviso; diversamente sarà provveduto ad effettuarne lo scarico a spese, rischio e pericolo delle parti senza obbligo della ferrovia di porre le merci al riparo e di curarne la custodia. L'Amministrazione potrà inoltre vendere d'ufficio le merci deperibili.

3) — Per le spedizioni a carro completo non è consentito in nessun caso il deposito della merce in stazione in attesa del carro chiesto per il carico.

4) — Tutti i trasporti comunque effettuati sono sempre accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili.

I trasporti interessanti in partenza, in arrivo od in transito stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra sono in ogni caso accettati a tutto rischio e pericolo dello speditore e per essi i termini di resa sono aumentati nella misura stabilita dal punto 8 delle Istruzioni allegate all'Ordine generale n. 5-1915.

Invece i trasporti non interessanti in partenza, in arrivo od in transito stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra vengono accettati alle condizioni normali di tariffa e per essi l'aumento dei termini di resa è ridotto da sette a tre giorni per ogni 250 chm. incominciati pei trasporti a g. v., o per ogni 225 chm. incominciati pei trasporti a p. v. acc., o per ogni 125 chm. incominciati pei trasporti a p. v. ordinaria.

5) — Resta inteso che nell'accettazione delle merci continueranno ad aver vigore tutti gli speciali divieti che fossero già stati emanati o che venissero in seguito emanati dal R. Governo o da altre Autorità competenti.

Il presente abroga e sostituisce l'Ordine di servizio n. 199-1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22 *ed ai Controllori del materiale.*

**Ordine di servizio n. 267.** (M. C.).

**Trasporti durante la guerra.**

(Vedi Ordine generale n. 5-1915)

A parziale modificazione delle « Istruzioni » allegate all'Ordine generale n. 5-1915 (Bollettino ufficiale n. 21 del 27 maggio 1915) ed a conferma delle prescrizioni impartite con disposizioni interne, resta stabilito quanto segue:

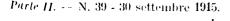
1. Per le concessioni dei compartimenti riservati, valgono le disposizioni della Circolare n. 42-1915 (Boll. uff. n. 25).

2. È ammessa, subordinatamente alle esigenze militari, l'accettazione dei trasporti di cani, anche se provenienti, destinati o che debbano transitare per stazioni comprese in territori dichiarati in stato di guerra (1).

3. È ammessa l'accettazione dei bagagli dei viaggiatori, anche se di peso superiore a chg. 50 per spedizione.

Agli abbonati è consentito di far registrare, come spedizioni a bagaglio, merci contenute in bauli, sacche e simili, nei limiti di non più di due colli per ogni abbonato, col peso massimo di chg. 50 per collo, verso esazione dei prezzi della tariffa generale bagagli, aumentati del 25 % se il trasporto viene effettuato con treni accelerati e del 50 % se il trasporto viene effettuato con treni diretti o direttissimi ed osservate le altre prescrizioni dell'Ordine di servizio n. 198-1915 (Boll. uff. n. 26 del 1° luglio 1915).

4. L'accettazione dei trasporti a tutto rischio e pericolo dello speditore e l'aumento dei termini di resa, di cui ai punti 6 ed 8 delle citate Istruzioni, vengono limitati, sino a contraria disposizione, alle sole spedizioni interessanti in partenza, in arrivo, od in transito, stazioni situate su territori dichiarati in stato di guerra (1).

(1) I territori attualmente dichiarati in istato di guerra sono quelli delle provincie di Sondrio, Brescia, Verona, Vicenza, Belluno, Udine, Venezia, Treviso, Padova, Mantova, Rovigo, Ferrara, Bologna, Ravenna, Forlì, Cremona, Piacenza, nonchè quelli delle isole e dei comuni costieri dell'Adriatico.

(Vedansi al riguardo i decreti Reali 22 e 25 maggio 1915, nn. 703 e 758, e 15 luglio 1915, n. 1104, pubblicati nei Bollettini ufficiali n. 23 del 10 giugno e n. 30 del 29 luglio 1915).

I trasporti non interessanti nel loro percorso i territori suddetti, verranno invece accettati alle condizioni normali di tariffa, e per essi l'aumento del termine di resa viene ridotto da sette a tre giorni per ogni 250 chm. incominciati pei trasporti a g. v., o per ogni 225 chm. incominciati pei trasporti a p. v. acc., o per ogni 125 chm. incominciati pei trasporti a p. v. ordinaria.

Resta tuttavia bene inteso che anche per questi trasporti non dovrà essere, in caso di reclami per qualsiasi anormalità, riconosciuta la responsabilità dell'Amministrazione, qualora condizioni e circostanze di fatto dipendenti dallo stato di guerra abbiano determinato l'inadempimento del contratto di trasporto (art. 145 delle tariffe e condizioni pei trasporti).

Le disposizioni che precedono avranno vigore dal 1° ottobre 1915.

---

In vista delle maggiori responsabilità che, a seguito della disposizione di cui al comma 4°, viene ad assumersi la nostra Amministrazione rispetto alle norme in materia ora vigenti, si fa viva raccomandazione a tutte le stazioni perchè negli accertamenti di anormalità verificatesi sui trasporti sia proceduto colla massima cautela e diligenza, onde non sfugga alcuna circostanza di fatto che nelle attuali contingenze possa influire ad escludere o limitare la nostra responsabilità.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15 16, 18, 19, 20, 21 *e* 22, *ed ai Controllori del materiale.*

**Ordine di servizio n. 268.** (M. e C.).

**Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la linea Spezzano Albanese-Castrovillari delle ferrovie Calabro-Lucane.**

(Vedi Ordine di servizio n. 260-1915).

In conformità ad accordi con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, viene attivato, a datare dal 1° ottobre 1915 il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la linea a scartamento ridotto Spezzano Albanese-Castrovillari, appartenente alle ferrovie suddette.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1°) *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, da una parte, e quelle della linea Spezzano Albanese-Castrovillari, dall'altra, si effettua per mezzo della stazione comune di scambio di Spezzano Albanese, e si estende tanto ai trasporti in destinazione, quanto a quelli in partenza dalle stazioni della linea stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a g. v., a p. v. acc. ed a p. v. o., nonchè il numerario, le carte valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

Non esistendo sulla linea Spezzano Albanese-Castrovillari il servizio della p. v. acc., i trasporti eseguiti a p. v. acc. sulle F. S. saranno inoltrati sulla linea suddetta a g. v. od a p. v. o., a seconda della richiesta del mittente sul documento di trasporto.

2°) *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

*a*) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

*b)* le materie esplodenti ascritte alle categorie 11-12-13-14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.;

*c)* i veicoli e il bestiame.

3°) *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.* — Le stazioni della linea Spezzano Albanese-Castrovillari ammesse al servizio di corrispondenza, i servizi ai quali sono abilitate e le relative distanze dalla stazione comune di scambio di Spezzano Albanese risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

4°) *Trasbordo e servizio nella stazione comune di Spezzano Albanese.* — I trasporti di merci in servizio di corrispondenza vengono, a cura delle ferrovie dello Stato, trasbordati nella stazione comune di Spezzano Albanese dai carri F. S. e assimilati a quelli S. M. o viceversa; le ferrovie dello Stato eseguiscono pure per conto delle Calabro-Lucane tutte le operazioni di servizio relative al servizio di corrispondenza da e per la linea di Castrovillari.

### NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

5°) *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali debbono pure attenersi le stazioni delle ferrovie Calabro-Lucane.

6°) *Documenti di trasporto, tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione, e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909.

7°) *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a p. v. accelerata devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio della tassa di transito, di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle F. S.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a p. v. o. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle ferrovie dello Stato e delle amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti e destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

8°) *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo sono dovute per i trasporti diretti alla linea corrispondente, mentre ne sono esenti le rispedizioni di quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato, provenienti dalla linea stessa.

9°) *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri viene fatta a cura della stazione di Spezzano Albanese uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore.

10°) *Ricevimento e consegna delle merci.* — La consegna dei trasporti in servizio di corrispondenza sarà fatta dal personale dei treni della linea Spezzano Albanese-Castrovillari a quello della stazione di Spezzano Albanese o viceversa.

Le operazioni di consegna dei trasporti saranno seguite da scambio di ricevuta sugli appositi documenti e registri.

La ricevuta incondizionata solleva completamente l'amministrazione consegnante da ogni ulteriore responsabilità.

11°) *Responsabilità dei trasporti.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci in dettaglio si faranno constatare con annotazioni sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire le responsabilità fra le due amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali e i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle F. S. o dalle amministrazioni corrispondenti alla stazione comune di scambio che le comunicherà alla concessionaria. Spetterà alla predetta stazione comune di notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della concessionaria.

La responsabilità per avarie, mancanze, dispersioni, bagnamenti ecc. delle merci *consegnate in vagoni piombati* alla stazione comune di scambio di Spezzano Albanese, sarà limitata alla stazione medesima la quale soltanto potrà fare riserve e redigere i preliminari dei verbali all'atto del trasbordo, sostituendosi in tal modo nelle facoltà che di consueto sono riservate alle stazioni di arrivo.

12°) *Spedizioni giacenti.* — Per le merci rifiutate o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quella comune di scambio osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti vigenti sulle ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni della concessionaria sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime F. S.

13°) *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione comune di scambio di Spezzano Albanese si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di servizio, specialmente per tutto quanto riguarda il servizio nella stazione comune di Spezzano Albanese nei rapporti con le ferrovie Calabro-Lucane, alle disposizioni della convenzione all'uopo stipulata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi c[illegible] e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) »:

nella parte III a pag. 6 aggiungere:

« Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo » Esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, pag. 179;

nell'elenco alfabetico delle stazioni da pag. 7 a 18 aggiungere alle sedi opportune le stazioni indicate nell'allegato con l'indicazione della pag. 179;

alla pag. 179 riportare le indicazioni tutte contenute nell'allegato;

nella tavola III sulla linea *Sibari-Pietrafitta* ad un terzo, circa, della linea stessa inserire, tracciando un circoletto *bleu* esternamente, il nome della stazione di scambio di *Spezzano Albanese* ed, esponendo anche i nomi delle singole stazioni di cui l'allegato al presente Ordine di servizio, tracciare pure in *bleu* il percorso della nuova linea *Spezzano Albanese-Castrovillari* nella direzione della località di *Lagonegro*.

Inoltre nel volume «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° giugno 1914) » si dovrà:

a pag. 58 di fianco al nome della stazione di Spezzano Albanese esporre il richiamo *h*) riportando in calce la seguente nota:

*h*) Stazione comune di scambio con la linea a scartamento ridotto Spezzano Albanese-Castrovillari delle ferrovie Calabro-Lucane.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 *e* 22.

*Allegato all'Ordine di servizio n. 268-1915.*

# SOCIETÀ ITALIANA
## per le strade ferrate del Mediterraneo

## Ferrovie Calabro - Lucane
**Direzione di esercizio: BARI**

### Esercizio linea: SPEZZANO ALBANESE-CASTROVILLARI

| STAZIONI | Linea o tronco a cui appartengono | Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Spezzano Albanese | Servizi cui sono abilitate | | | | | Impianti fissi | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Grande velocità | Piccola velocità accelerata | Piccola velocità ordinaria | Veicoli e bestiame | Trasporti a domicilio | Piani caricatori di testa | Piani caricatori di fianco | Grue fisse Quantità | Grue fisse Portata tonn. | Bilancie a ponte Quantità | Bilancie a ponte Portata tonn. | Sagoma limite |
| Cassano all'Ionio . . . . . | Spezzano Albanese-Castrovillari | 13 | G | (1) | P | — | — | — | F | 1 | 6 | 1 | 22 | S |
| Civita . . . . | Spezzano Albanese-Castrovillari | 22 | G | (1) | P | — | — | — | F | — | — | — | — | — |
| Frascineto . . | Spezzano Albanese-Castrovillari | 26 | G | (1) | P | — | — | — | F | — | — | — | — | S |
| Castrovillari . | Spezzano Albanese-Castrovillari | 32 | G | (1) | P | — | — | T | F | 1 | 6 | 1 | 22 | S |

(1) I trasporti da eseguirsi a p. v. a., colle ferrovie dello Stato saranno effettuati sulla linea Spezzano Albanese-Castrovillari a g. v. od a p. v. a seconda della richiesta del mittente.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

*a*) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

*b*) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13, 14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.;

*c*) i veicoli e il bestiame.

**Ordine di servizio n. 269.** (M. e C.).

**Servizio di corrispondenza con la ferrovia Adriatico-Sangritana.**

(Vedi Ordini di servizio n. 253 e 395-1912 e 325-1914).

In seguito all'apertura all'esercizio dell'ultimo tronco della ferrovia Adriatico-Sangritana, a datare dal 1° ottobre 1915 viene attivato con tutte le linee costituenti la ferrovia stessa (*San Vito Lanciano-Crocetta Biforcazione, Archi-Ortona-Crocetta Biforcazione, Archi-Atessa ed Archi-Villa S. Maria-Castel di Sangro*) il servizio di corrispondenza dei trasporti sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui agli O. S. 253 e 395-1912 e di quelle di cui appresso:

*Trasporti ammessi al servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza sarà fatto a mezzo delle stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro e comprenderà le merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi ed i veicoli.

Le spedizioni a piccola velocità accelerata avranno luogo sul percorso della ferrovia Adriatico-Sangritana a grande velocità od a piccola velocità ordinaria, a seconda della richiesta dello speditore sull'originario documento di trasporto.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

*a*) le spedizioni fra le stazioni della ferrovia Adriatico-Sangritana e gli stabilimenti industriali ad esse allacciati e le stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro delle F. S.;

*b*) le spedizioni fra le stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro delle F. S. con transito sulla ferrovia Sangritana;

*c*) le spedizioni dalle stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro delle F. S. alle stazioni delle F. S. stesse o di altre Amministrazioni e viceversa con transito sulla ferrovia Sangritana;

*d)* le spedizioni da stazioni F. S. oltre Ortona per stazioni F. S. oltre Castel di Sangro e viceversa e da oltre S. Vito Lanciano per oltre Castel di Sangro e viceversa;

*e)* i feretri;

*f)* il bestiame;

*g)* le merci di lunghezza superiore a 14 metri o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate;

*h)* le merci di peso indivisibile superiore alle 5 tonnellate.

---

*Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, distanze dai rispettivi transiti, servizi cui sono abilitate e impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni della intera ferrovia Adriatico-Sangritana ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle rispettive distanze dalle stazioni di scambio di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro, dei servizi a cui sono abilitate e degli impianti fissi di cui sono provviste risultano dal prospetto allegato il quale sostituisce quello pubblicato con l'O. S. 325-1914.

*Trasbordo dei carri ferroviari nelle stazioni di Ortona Città, S. Vito trasbordo e Castel di Sangro Sangritana della ferrovia Adriatico-Sangritana.* — È ammesso che i carri consegnati alla ferrovia Adriatico-Sangritana nelle stazioni F. S. di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro possano essere tradotti a cura della ferrovia stessa rispettivamente nelle proprie stazioni di *Ortona Città, S. Vito Trasbordo e Castel di Sangro Sangritana* per essere ivi trasbordati.

I carri ammessi a circolare sui binari di raccordo fra le stazioni delle F. S. di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro e le stazioni della ferrovia Adriatico-Sangritana, sono quelli aventi i seguenti requisiti:

1° i veicoli a due sale con distanza fra le sale stesse non maggiore di m. 5, a qualunque Amministrazione appartengano;

2° i veicoli a tre sale con distanza fra le sale estreme non maggiore di m. 4, a qualunque Amministrazione appartengano;

3° i carri a carrelli F. S. eccettuati quelli POZ 692.400 a 692.499, 692.500 a 692.699, 692.800 e 693,200 a 693,299, che deb-

bono circolare soltanto isolatamente spinti o trainati a braccia, con animali o con arganelli;

4° i trasporti su due carri congiunti, purchè ciascuno di questi ultimi soddisfi alle condizioni precedenti. Tali trasporti debbono transitarvi isolatamente ed essere spinti o trainati a braccia, con animali o con arganelli.

---

Le stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro si atterranno, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di servizio, alla convenzione stipulata con la Società per le ferrovie Adriatico-Appennino, nonchè alle speciali istruzioni che verranno loro impartite.

---

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato dovranno essere fatte opportune aggiunte nell'indice (pag. 6), nell'elenco alfabetico delle stazioni (dalla pag. 7 alla pag. 18) e nel prospetto della ferrovia Adriatico-Sangritana (pag. 170 e 171) del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » edizione 1° aprile 1915.

Inoltre a pag. 19 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato, di fianco al nome della stazione di Castel di Sangro si dovrà esporre il richiamo *e*) riportando in calce la seguente nota:

*e*) stazione di scambio con la ferrovia Adriatico-Sangritana.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 *e* 22.

---

*Allegato all'Ordine di servizio n. 269-1915.*

# Società anonima per le ferrovie Adriatico-Appennino

**Sede in Milano**

## Ferrovia Adriatico-Sangritana.

Linea S. Vito-Crocetta Biforcazione-Archi-Castel di Sangro e diramazioni Ortona-Crocetta Biforcazione e Archi-Atessa.

| STAZIONI | Linea alla quale appartengono | Distanza in chilom. dalle stazioni di scambio | | | Servizi cui sono abilitate | | | | | Impianti fissi | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | Piani caricatori | | Grue fisse | | Bilancie a ponte | | |
| | | Castel di Sangro | Ortona a Mare | S. Vito Lanciano | Grande velocità | Piccola velocità accelerata | Piccola velocità ordinaria | Veicoli e bestiame | Trasporti a domicilio | di testa | di fianco | Quantità | Portata in tonnellate | Quantità | Portata in tonnellate | Sagoma limite |
| Altino | Crocetta-Archi | 59 | 57 | 45 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Alvuccio | Archi-Castel di Sangro | 18 | 99 | 87 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Archi | Crocetta-Archi Castel di Sangro; Archi-Atessa | 57 | 60 | 48 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Arielli | Ortona-Crocetta | 98 | 18 | 49 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Ateleta | Archi-Castel di Sangro | 15 | 101 | 89 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Atessa | Archi-Atessa | 64 | 67 | 55 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Bomba | Archi-Castel di Sangro | 48 | 69 | 57 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Caldari | Ortona-Crocetta | 106 | 10 | 57 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Casoli | Crocetta-Archi | 63 | 54 | 42 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Castel di Sangro Sangritana (1) | Archi-Castel di Sangro | — | 116 | 104 | G | — | P | VB | — | — | 1 | 1 | 5 | 1 | 30 | — |
| Castelfrentano | S. Vito Lanciano-Crocetta Biforcazione | 81 | 44 | 23 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Civitaluparella-Fallo | Archi-Castel di Sangro | 30 | 86 | 74 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Colledimezzo | Id. Id. | 42 | 75 | 63 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Crecchio | Ortona-Crocetta | 101 | 16 | 51 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Crocetta Biforcazione | Ortona-Crocetta; S. Vito Lanciano-Crocetta Biforcazione-Castel di Sangro | 77 | 40 | 28 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Filetti-Ari | Ortona-Crocetta | 90 | 27 | 40 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Gamberale-S.A. del Pesco | Archi-Castel di Sangro | 22 | 95 | 83 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Guardiagrele | Ortona-Crocetta | 87 | 29 | 38 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Isca d'Archi | Archi-Castel di Sangro | 51 | 65 | 53 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lanciano | S. Vito Lanciano-Crocetta Biforcazione | 87 | 50 | 17 | G | — | P | VB | — | — | 2 | 1 | 5 | 1 | 30 | — |
| Orsogna | Ortona-Crocetta | 92 | 25 | 42 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Ortona Città | Id. Id. | 113 | 3 | 64 | G | — | P | VB | — | — | 3 | 1 | 5 | 1 | 30 | — |
| Perano | Archi-Atessa | 59 | 62 | 50 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Piazzano | Id. Id. | 61 | 64 | 53 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pietraferrazzana | Archi-Castel di Sangro | 41 | 76 | 64 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Quadri-Borrello | Id. Id. | 27 | 89 | 77 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| S. Eusanio | Crocetta-Archi | 73 | 43 | 32 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| S. Pietro Avellana | Archi-Castel di Sangro | 12 | 104 | 92 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| S. Vito Città Sangritana | S. Vito Lanciano-Crocetta Biforcazione | 97 | 60 | 7 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| S. Vito Trasbordo (2) | Id. Id. Id. | 104 | 67 | — | G | — | P | VB | — | — | 1 | 1 | 5 | 1 | 30 | — |
| Treglio | Id. Id. Id. | 94 | 57 | 10 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Villa S. Maria | Archi-Castel di Sangro | 37 | 79 | 68 | G | — | P | VB | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| Villa S. Vincenzo | Ortona-Crocetta | 83 | 33 | 34 | G | — | P | VB | — | — | — | — | — | — | — | — |

(1) Ammessa al servizio di corrispondenza soltanto a mezzo delle stazioni di scambio di Ortona e S. Vito-Lanciano.

(2) Ammessa al servizio di corrispondenza soltanto a mezzo della stazione di scambio di Castel di Sangro.

*Sono esclusi dal servizio di corrispondenza*:

*a*) le spedizioni fra le stazioni della ferrovia Adriatico-Sangritana e gli stabilimenti industriali ad esse allacciati e le stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro delle F. S.;

*b*) le spedizioni fra le stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro delle F. S. con transito sulla ferrovia Sangritana;

*c*) le spedizioni dalle stazioni di Ortona, S. Vito Lanciano e Castel di Sangro delle F. S. alle stazioni delle F. S. stesse o di altre Amministrazioni e viceversa con transito sulla ferrovia Sangritana;

*d*) le spedizioni da stazioni F. S. oltre Ortona per stazioni F. S. oltre Castel di Sangro e viceversa e da oltre S. Vito Lanciano per oltre Castel di Sangro e viceversa;

*e*) i feretri;

*f*) il bestiame;

*g*) le merci di lunghezza superiore a 14 metri o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate;

*h*) le merci di peso indivisibile superiore alle 5 tonnellate.

---

**Ordine di servizio n. 270.** (Esercizio ferrovie secondarie). — (Gruppo Sicilia).

## Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Camastra-Licata della linea a scartamento ridotto Porto Empedocle-Girgenti-Naro-Palma-Licata-Licata Porto.

(Vedi Ordine di servizio n. 385-1911).

Il giorno 7 ottobre 1915 si aprirà all'esercizio il tronco Camastra-Licata della linea in costruzione Porto Empedocle-Girgenti-Naro-Licata-Licata Porto, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

### I. — Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Camastra-Licata si innesta nella stazione di Camastra al tronco Naro-Camastra, già in esercizio, e termina alla stazione di Licata comune a quella della linea Canicattì-Campobello-Licata della rete principale. È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza effettiva è di m. 32298,98 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Camastra e di Licata.

La lunghezza compresa fra l'asse del fabbricato viaggiatori di Naro, al quale si riferiscono le progressive indicate nel presente Ordine di servizio, e l'asse del fabbricato viaggiatori di Licata è di m. 36977,88.

Fra le stazioni di Camastra e Licata sono comprese le stazioni di Palma Montechiaro e di Torre di Gaffe, e la fermata di Scifitelli.

Fra le progressive 14 + 743.93 e 16 + 754.33 e le progressive 17 + 074.75 e 19 + 407.73, la linea, oltre al binario ordinario, è armata con rotaia centrale dentata sistema Strub.

La massima pendenza nei tratti ad aderenza naturale è del 25 per mille, mentre nei tratti a dentiera è del 75 per mille.

I piazzali delle stazioni di Palma Montechiaro, di Torre di Gaffe e di Licata sono in orizzontale, mentre il piazzale della fermata Scifitelli è in discesa dell'1.90 per mille da Camastra verso Licata.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 135 opere d'arte, le più importanti delle quali sono due viadotti a cinque luci di m. 10 ciascuna: il primo sul fiume Palma al chm. 19 + 605.58 ed il secondo sul torrente Secco al chm. 24 + 370.63. Tutte le altre opere d'arte sono ad una sola luce variabile da m. 0,30 a m. 6.

Nel tronco si hanno n. 17 case cantoniere doppie, compresa la fermata di Scifitelli, e n. 8 garette.

Vi sono n. 38 passaggi a livello di cui n. 27 aperti muniti di tabelle di avviso, e n. 11 chiusi, muniti di tabelle monitorie e custoditi dal personale di linea: di questi ultimi n. 7 ai chm. 5 + 036.00; 6 + 048.79; 11 + 888.99; 19 + 869.28; 21 + 194.50; 22 + 883.90 e 23 + 407.75 sono chiusi con sbarre manovrabili sul posto; n. 2 ai chm. 32 + 999.60 e 34 + 109.38 con sbarre manovrabili a distanza, e uno al chm. 36 + 092.07 con catene.

Nel nuovo tronco è impiantato un circuito telefonico allacciante le stazioni di Licata, Torre di Gaffe e Palma Montechiaro e la fermata di Scifitelli colle stazioni di Camastra e di Naro.

## II. — Descrizione delle stazioni.

*Stazione di Camastra.* — Questa stazione, che fa anche parte del tronco in esercizio Naro-Camastra, trovasi descritta nell'Ordine di servizio n. 385-1911; si aggiunge l'esistenza di altro palo indicatore a destra dei treni in arrivo da Palma Montechiaro alla distanza di m. 200 dalla punta del deviatoio estremo lato Palma Montechiaro.

*Stazione di Palma Montechiaro.* — Stazione con fabbricato viaggiatori al chm. 16 + 955.27, a destra venendo da Camastra.

Binari di corsa: due compresi fra le progressive chm. 16 + 767.92 e chm. 17 + 067.12 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi; quello di prima linea della lunghezza utile di m. 250 e quello di seconda linea della lunghezza utile di m. 232.

Binari merci due: uno della lunghezza utile di m. 61, allacciato in un senso ad entrambi i binari di corsa, e nel senso opposto allacciato al secondo binario di corsa, attraversando il primo; l'altro in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, è allacciato al primo binario merci e per mezzo di questo ad entrambi i binari di corsa ed ha la lunghezza utile di m. 52.

Un binario per asta di manovra della lunghezza di m. 31:

— Piano caricatore scoperto con carico di fianco della lunghezza utile di m. 14 e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.

— Sagoma di carico.

— Stadera a ponte di tonn. 22.

— Rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50 con due colonne idrauliche.

— Pali indicatori due, situati a destra dei treni in arrivo: uno a m. 240 dalla punta del deviatoio estremo chm. 16 + 767.92, e l'altro a m. 127 dalla punta del deviatoio estremo chm. 17 + 067.12.

*Stazione di Torre di Gaffe.* — Stazione con fabbricato viaggiatori al km. 26 + 262.48, a destra venendo da Camastra.

— Binari di corsa: due compresi fra le progressive chm. 26 + 073.27 e chm. 26 + 371.78, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, quello di prima linea della lunghezza utile di m. 249 e quello della seconda linea della lunghezza utile di m. 225.

— Binari merci: uno della lunghezza utile di m. 65, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, allacciato in un senso ad entrambi i binari di corsa, e nell'altro senso al secondo binario di corsa, attraversando il primo.

— Un binario per asta di manovra della lunghezza utile di m. 28.

— Piano caricatore scoperto con carico di fianco della lunghezza utile di m. 14 e magazzino merci con fronte di carico lungo m. 12.

— Sagoma di carico.

— Pali indicatori due, situati a destra dei treni in arrivo: il primo a m. 223.60 dalla punta del deviatoio estremo chm. 26 + 073.27, e l'altro a m. 203.42 dalla punta del deviatoio estremo chm. 26 + 371.78.

*Fermata di Scifitelli.* — Fermata alla casa cantoniera doppia chm. 30 + 956.78, a destra, venendo da Camastra.

Un binario di corsa e un binario merci per il carico e scarico diretto, allacciato al binario di corsa con deviatoio incontrato di calcio dai treni provenienti da Camastra, della lunghezza utile di m. 75 con asta di manovra della lunghezza di m. 53.

*Stazione di Licata.* — In attesa dell'ampliamento generale della stazione, il servizio sarà frattanto disimpegnato con i seguenti impianti provvisori.

Due binari terminali di corsa uno della lunghezza utile di m. 112 e l'altro della lunghezza utile di m. 81 allacciato al precedente anche all'estremo Licata per disimpegno locomotive.

Un binario per deposito di vetture, della lunghezza utile di m. 81.

— Binari merci due: uno di trasbordo e l'altro di carico e scarico diretto rispettivamente della lunghezza utile di m. 24 e di m. 36.

Un binario per asta di manovra, della lunghezza utile di m. 40.

Tre binari per le locomotive, di cui due per l'accesso ad un ricovero per quattro locomotive con due fosse a fuoco, e uno per l'accesso al deposito carbone ed al rifornitore d'acqua.

— Un rifornitore provvisorio, costituito da due vasche in ferro, della capacità totale di mc. 30, e fornito di braccio girevole di erogazione.

— Un depuratore chimico dell'acqua fornita da apposita condotta.

— Una stadera a ponte di tonn. 22.

— Una sagoma di carico.

La stazione di Licata è protetta verso Scifitelli da un semaforo di 2ª categoria, situato a destra dei treni in arrivo a m. 531.59 dalla punta del deviatoio d'entrata chm. 36 + 682.38.

## III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'Ingegnere capo di esercizio, residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine generale n. 3-1915 e dall'Ordine di servizio n. 175-1911.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio sanitario compartimentale di Palermo.

Per le forniture dei magazzini il tronco apparterrà al gruppo 20° (Ferrovie secondarie gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di Approvvigionamento di cui all'Ordine di servizio numero 392-1914.

## IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco vien fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui l'Ordine di servizio n. 120-1910.

## V. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni e fermate del nuovo tronco.

Le stazioni di Palma Montechiaro e Torre di Gaffe, sono abilitate a tutti i servizi.

La fermata di Scifitelli è abilitata al servizio viaggiatori bagagli e cani per le corrispondenze indicate nell'allegato *C* al presente Ordine di servizio, con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti il peso di 50 chg. e sarà esercitata da una guarda-fermata (donna) con le norme in uso per le case cantoniere di cui gli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo.

Le stazioni e fermate comprese nella linea Canicattì-Naro-Licata (stazione di Canicattì inclusa) non sono ammesse all'accettazione di trasporti con destinazione Licata Porto e Licata Molo.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Canicattì e Licata saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'Ordine di servizio n. 249-1912 ed a quelle contenute nell'Ordine di servizio n. 189-1913.

Per quanto riguarda l'uso degli abbonamenti speciali si avverte che il tronco Camastra-Licata deve essere considerato come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa, ridotta del 25 per cento.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice dalle stazioni e fermate dei tronchi Canicattì-Naro e Naro-Camastra per le stazioni di Palma Montechiaro, Torre di Gaffe e Licata sono le seguenti:

| | | 1ª *classe* | 2ª *classe* |
|---|---|---|---|
| Canicattì . . . | Palma Montechiaro . . . . . . | 3.30 | 1.50 |
| | Torre di Gaffe . . . . . . . . | 4.50 | 2.10 |
| | Licata (Via Naro) . . . . . . | 5.55 | 2.55 |
| Molinazzo . . . | Palma Montechiaro . . . . . . | 2.55 | 1.20 |
| | Torre di Gaffe . . . . . . . . | 3.80 | 1.75 |
| | Licata . . . . . . . . . . . . | 4.80 | 2.20 |
| Bivio Margonia | Palma Montechiaro . . . . . . | 2.10 | 1.00 |
| | Torre di Gaffe . . . . . . . . | 3.40 | 1.55 |
| | Licata . . . . . . . . . . . . | 4.35 | 2.00 |
| Naro. . . . . . | Palma Montechiaro . . . . . . | 1.95 | 0.90 |
| | Torre di Gaffe . . . . . . . . | 3.20 | 1.50 |
| | Licata . . . . . . . . . . . . | 4.20 | 1.95 |
| Camastra . . . | Palma Montechiaro . . . . . . | 1.60 | 0.75 |
| | Torre ci Gaffe . . . . . . . . | 2.85 | 1.35 |
| | Licata . . . . . . . . . . . . | 3.75 | 1.70 |
| Palma Montechiaro. . . . | Torre di Gaffe . . . . . . . . | 1.35 | 0.60 |
| | Licata . . . . . . . . . . . . | 2.30 | 1.05 |
| Torre di Gaffe. | Licata . . . . . . . . . . . . | 1.05 | 0.45 |

## VI. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni - Prontuari dei prezzi fatti - Biglietti - Documenti di trasporto - Tasse di bollo.

Le distanze chilometriche tassabili relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto si rilevano dalla tabella polimetrica di cui l'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Tali distanze comprendono gli allungamenti virtuali, conseguenti a norma di legge dall'esistenza dei tratti a dentiera.

Per le aggiunte che devono essere introdotte nel prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914), nel prontuario dei servizi cumulativi di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915), nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) e nella prefazione generale all'orario di servizio « parte seconda », vedasi l'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc. occorrenti.

I biglietti saranno forniti dall'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Canicattì e Licata sono quelli in uso nelle rete principale.

La tassa di bollo per i trasporti di merci, valori, veicoli ecc., si applica una sola volta anche per le spedizioni da oltre e per oltre Canicattì e Licata.

## VII. — Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli Ordini di servizio n. 160-1909 e n. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913 e con la Circolare n. 66 del 1913.

I prodotti delle rete principale insieme con quelli della linea a scartamento ridotto devranno essere versati con unica distinta mod. *R*-97.

Le stazioni di Palma Montechiaro e di Torre di Gaffe devono compilare per i trasporti destinati oltre le stazioni di Canicattì e Licata sulle linee a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a g. v. e p. v. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da linee a scartamento normale da oltre Canicattì e Licata.

La casa cantoniera di Scifitelli invierà giornalmente i propri incassi alla stazione di Palma Montechiaro. Le stazioni di Palma Montechiaro e di Torre di Gaffe effettueranno il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni, e verranno inscritti all'Ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

## VIII. — Orari e composizione dei treni.

Sulla linea Camastra-Licata saranno attivate giornalmente tre coppie di treni, una delle quali per servizio locale e le altre due in coincidenza a Canicattì e a Licata con i treni più utili della rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

## IX. — Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono la linea Canicattì-Camastra dovranno, sino al 31 dicembre 1915, ritenersi valevoli anche per il tratto Camastra-Licata.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 270-1915.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

— a pag. 32 considerare il nome di Licata stazione come stampato in carattere grassetto e di contro, nella colonna 5, aggiungere il numero 134. Inoltre di fianco al nome stesso apporre il richiamo (*h*), riportando in calce la nota seguente:

« (*h*) Stazione di transito colla linea complementare a scartamento ridotto Naro-Palma-Licata ».

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico prolungare il tronco Naro-Camastra fino all'incontro della stazione di Licata;

— a pag. 104 sostituire la tabella polimetrica n. 134 Naro-Palma-Licata con quella di cui l'allegato *B*.

Nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » inserire nelle sedi opportune dell'indice i nomi di « Palma Montechiaro », coll'indicazione della pag. 28, e di « Scifitelli (casa cantoniera) » e « Torre di Gaffe » colla indicazione della pag. 29.

Nel prospetto delle « Linee complementari Sicule » del volume stesso, a pagine 28 e 29, inserire nella colonna 8 il nome di Licata stazione e trascrivere, nelle sedi opportune, quanto appresso:

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Palma Montechiaro. | — | 36 | — | — | — | 25 | — | — | — | G | A | P | V. B. | — | — | F | — | — | 1 | 22 | S |
| Scifitelli (casa cant.) | — | 55 | — | — | — | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Torre di Gaffe . . . | — | 50 | — | — | — | 11 | — | — | — | G | A | P | V. B. | — | — | F | — | — | — | — | S |

Nell'« Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) » si dovrà, nella parte riservata alle stazioni della Sicilia e nelle sedi opportune, inserire quanto appresso:

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Palma Montechiaro.** | 3 | 3 | 2 |
| **Torre di Gaffe . . .** | 3 | 3 | 3 |

Infine le stazioni situate sul tronco Naro-Canicatti e sulla linea Naro-Palma-Licata rileveranno le distanze fra di loro dalle tabelle n. 133 e 134 del prontuario generale; le altre stazioni della rete dovranno invece rilevarle servendosi del proprio prontuario manoscritto e di quello dei *servizi cumulativi e di corrispondenza* (edizione 1° aprile 1915) al corrente delle aggiunte di cui il presente allegato.

---

Nella prefazione all'orario generale di servizio « parte seconda » si dovrà:

— a pag. 6, aggiungere a Licata il n. 248 della linea.

— a pag. 7, fra Pallerone e Palma S. Gennaro, aggiungere Palma Montechiaro /Cs./248/.

— a pag. 9, fra Scicli e Scilla, aggiungere Scifitelli /Cs./248/.

— a pag. 10, fra Torre de' Picenardi e Torre Melissa, aggiungere Torre di Gaffe /Cs./248/.

*Allegato* **B** *all'Ordine di servizio n. 270-1915.*

## (134) Naro-Palma-Licata

| Naro | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Camastra | | | | |
| 21 | 17 | Palma Montechiaro | | | |
| 35 | 31 | 14 | Torre di Gaffe | | |
| 40 | 35 | 19 | 5 | Scifitelli | |
| 46 | 41 | 25 | 11 | 7 | Licata stazione |

*Allegato C all'Ordine di servizio n. 270-1915.*

## Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla casa cantoniera di *SCIFITELLI.*

| Casa cantoniera | Linea cui appartiene | STAZIONI per le quali distribuisce i biglietti | Specie dei biglietti | PREZZI compresa la tassa di bollo | | STAZIONE incaricata delle scritturazioni e dei versamenti |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1ª classe | 3ª classe | |
| Scifitelli | Camastra Licata | Licata | Corse semplici | 0.65 | 0.30 | Palma Montechiaro |
| | | Torre di Gaffe | | 0.45 | 0.25 | |
| | | Palma Montechiaro | | 1.80 | 0.85 | |
| | | Camastra | | 3.20 | 1.50 | |
| | | Naro | | 3.65 | 1.65 | |
| | | Bivio Margonia | | 3.80 | 1.75 | |
| | | Molinazzo | | 4.25 | 1.95 | |
| | | Canicattì | | 4.95 | 2.25 | |

## Ordine di servizio n. 271. (C.).

**Deposito presso i confini di terra di alcune merci di vietata esportazione.**

In esecuzione di quanto è stabilito nel R. decreto 2 maggio 1915, n. 564, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 18-1915, il ministro delle finanze, con decreto 10 settembre 1915, pubblicato nel presente numero del Bollettino ufficiale, ha disposto che nelle zone di vigilanza delle provincie di Como e di Novara (vedi parte VII paragrafo 1°, ed elenco delle stazioni a pagine 153-163 del regolamento del servizio doganale sulle ferrovie) e nei comuni di Domodossola e Beura della provincia di Novara, di Fino Mornasco, Asnago, Minoprio, Carimate, Mombello e Laveno della provincia di Como; e infine di quelli di Lentate sul Seveso e di Seregno della provincia di Milano, sia vietato, salvo speciale permesso dell'Intendenza di finanza della provincia, il deposito delle seguenti merci in quantità superiori ai bisogni del consumo locale per due mesi:

**Pelli e loro lavori; materie concianti; gomma elastica, guttaperca e loro lavori; juta greggia; lana e suoi manufatti; rame e sue leghe; piombo e sue leghe; alluminio; nichelio; stagno; antimonio; cereali (compreso il riso); legumi.**

In relazione a quanto precede, e visto il disposto dell'articolo 4 del citato decreto ministeriale, tutte le stazioni indicate nell'elenco allegato *A*, non dovranno scaricare nè permettere ai destinatari lo scarico delle merci sopra specificate senza il *nulla osta* della dogana od in mancanza, sopra luogo, di essa, del comando di tenenza della guardia di finanza nella cui giurisdizione si trova la stazione di arrivo. Tale *nulla osta* viene rilasciato per iscritto dall'autorità competente.

Pertanto, all'arrivo di trasporti composti delle merci sopra indicate, le stazioni destinatarie suddette, pur provvedendo tosto alla emissione della lettera d'avviso, dovranno immediatamente chiedere all'uno od all'altra delle dette autorità, secondo il caso e su modello conforme a quello indicato nell'allegato *B*, il *nulla osta* allo scarico della merce e dovranno astenersi da qualsiasi operazione inerente allo svincolo ed allo scarico della merce stessa fino a quando non avranno ricevuto il necessario documento.

Sulla lettera d'avviso il destinatario dovrà essere per sua norma prevenuto del *nulla osta* richiesto alla autorità finanziaria per lo scarico ed il ritiro della merce.

Qualora il *nulla osta* venisse negato, le stazioni destinatarie dovranno provvedere subito alla rispedizione d'ufficio della merce al mittente, senza bisogno di provocare disposizioni dal destinatario, al quale basterà darne avviso per iscritto; diversamente dovrà essere avvertito pure per iscritto perchè si presenti per il ritiro del trasporto.

Nel caso di risposta negativa data dall'autorità doganale o di finanza, di essa dovrà essere fatto cenno sul nuovo documento emesso dalla stazione per accompagnare il ritorno del trasporto alla stazione mittente od a quella indicata dallo speditore nel caso di cui in appresso.

Per quelle delle merci di cui si tratta che fossero state colpite da divieto di esportazione dopo la loro accettazione, essendo in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di ammetterle alla rispedizione ad altra stazione che venga designata dal mittente fuori della zona di cui è parola, non verrà emessa la lettera d'avviso dell'arrivo della merce, ma dovrà essere curato invece il pronto invio della nota di giacenza mod. CH-150. Dopo avute le disposizioni del mittente e purchè ciò avvenga entro cinque giorni dalla data della nota di giacenza, le stazioni daranno subito corso a tali disposizioni. Ove queste non pervengano entro il suddetto termine di cinque giorni, i trasporti saranno senz'altro ritornati alle stazioni mittenti.

Per le merci, che giungessero sotto vincolo di bolletta a cauzione, incomberà alle stazioni di arrivo, prima di provvedere alla loro rispedizione alla stazione mittente o ad altra stazione, secondo si è detto sopra, di prendere accordi con l'autorità doganale o

finanziaria in loco o della circoscrizione circa il regolare esito di tale documento.

Sulle rispedizioni dovranno essere gravate d'ufficio come spesa anticipata (esente da provvigione) le tasse (comprese quelle di sosta) e spese a carico, in relazione a quanto è detto all'art. 27 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

**Le disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio, valevoli anche pei trasporti provenienti da altre ferrovie italiane, avranno effetto dal 1° ottobre 1915 e, per accordi intervenuti col Ministero delle finanze, sono, per ora, applicabili soltanto alle spedizioni a vagone completo o da considerarsi tale.**

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

*Allegato* **A** *all'Ordine di servizio n. 271-1915.*

**Elenco delle stazioni ferroviarie alle quali è applicabile il disposto dell'articolo 2 del R. decreto 2 maggio 1915, n. 564, riguardante il deposito nelle zone di vigilanza delle merci di vietata esportazione.**

| STAZIONI | COMUNE nel quale trovasi la stazione |
|---|---|
| Albate-Camerlata (*) . . . . . | Albate |
| Beura . . . . . . . . . . . | Beura |
| Camnago-Lentate . . . . . . | Lentate |
| Cantù-Asnago . . . . . . . | Asnago e Minoprio |
| Carimate . . . . . . . . . | Carimate |
| Como Lago (*) . . . . . . . | Como |
| Como S. Giovanni (*) . . . . . | Como |
| Cucciago . . . . . . . . . | Fino Mornasco |
| Domodossola . . . . . . . . | Domodossola |
| Iselle di Trasquera (*) . . . . | Trasquera |
| Laveno-Mombello . . . . . . | Mombello |
| Luino (*) . . . . . . . . . . | Luino |
| Maccagno (*) . . . . . . . . | Maccagno Superiore |
| Pino-Tronzano (*) . . . . . . | Pino e Tronzano |
| Porto Valtravaglia (*) . . . . . | Porto Valtravaglia |
| Preglia (*) . . . . . . . . . | Preglia |
| Seregno . . . . . . . . . . | Seregno |
| Varzo (*) . . . . . . . . . | Varzo |

(*) Le stazioni contrassegnate da un asterisco trovansi già comprese nella attuale zona di vigilanza doganale determinata agli effetti della circolazione e del deposito del caffè, dello zucchero e del glucosio.

*Allegato* **B** *all'Ordine di servizio n. 271-1915.*

. . . . . li . . . . . . .

*ON. SIG. CAPO DELLA DOGANA*
*di*
. . . . . . . . . .

oppure

*ON. SIG. COMANDANTE DI TENENZA*
*DELLA GUARDIA DI FINANZA*
*di*
. . . . . . . . . . . .

*In relazione al disposto degli articoli* 1° *e* 2° *del R. decreto* 2 *maggio* 1915, *n.* 564, *riguardante il deposito nelle zone di vigilanza delle merci di vietata esportazione, ed alle disposizioni esecutive del relativo decreto* 10 *settembre* 1915 *del Ministro delle finanze, il sottoscritto notifica l'arrivo in questa stazione di un vagone carico di* . . . . . . . . . . *del peso di chg.* . . . . , *all'indirizzo* . . . . . . . . . . , *proveniente da* . . . . . . . . . , *mittente* . . . . . . . . . .

*Resto in attesa di ricevere colla maggiore possibile sollecitudine il* nulla osta *allo scarico ed al ritiro della merce da parte del destinatario.*

*Qualora il* nulla osta *non potesse essere rilasciato, attendo riceverne avviso pure per iscritto.*

*IL CAPO STAZIONE.*

Bollo della stazione.

**Ordine di servizio n. 272.** (C.).

**Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari.**

La « Cooperativa per la cucina economica fra gli operai dell'officina di Roma Trastevere », la « Cooperativa per la cucina economica fra gli operai del deposito locomotive di Roma S. Lorenzo » e la « Società cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Sulmona » sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette cooperative devono pertanto essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco alleg. *A* al regolamento.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 273** (C.).

**Trasporti a domicilio**

(Vedi Circolare n. 76-1913).

Dal giorno 13 settembre 1915 la stazione di Spoleto è stata ammessa al servizio di presa e consegna a domicilio, agli stessi corrispettivi stabiliti per il pubblico, tanto delle merci dirette all'Amministrazione, quanto delle masserizie, spedite in servizio, appartenenti agli agenti ferroviari.

Uguale abilitazione verrà data alla stazione di Pontecurone dal 1° ottobre 1915.

Dippiù, col giorno 30 settembre 1915, cesserà di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Serravalle Scrivia ed i comuni omonimo e di Gavi e verrà chiusa, di conseguenza, in Gavi, l'agenzia di città.

Pertanto, nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio (edizione 1912) », si dovranno introdurre le seguenti varianti:

— a pag. 27, colonna 1, porre l'indicazione « 1ª e 2ª » di fianco al nome della stazione di Pontecurone, in ambedue le righe. Con l'occasione si dovrà aggiungere un asterisco (*) avanti al nome della località di Castelnuovo Scrivia;

— a pag. 30, cancellare il richiamo: « Serravalle Scrivia con servizio per (*) Gavi, — vedi pag. 36 »;

— a pag. 31, colonna 1, di fianco al nome della stazione di Spoleto, aggiungere l'indicazione « 1ª e 2ª »;

— a pag. 36, cancellare tutte le indicazioni relative alla stazione di Serravalle Scrivia.

Inoltre, alla pag. 57, del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1914) », si dovranno cancellare l'indicazione « GP (7) » alla colonna 14, di fianco al nome della stazione di Serravalle Scrivia, e, a piedi della pagina, la relativa nota (7).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 274.** (S.).

**Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste.**

**(Vedi Ordini di servizio n. 309-1914 e 30-1915).**

Il Consiglio di amministrazione nella seduta 11 giugno 1915 ha approvato che sia da estendersi fino al 31 dicembre 1915 l'applicazione dei provvedimenti di cui all'Ordine di servizio n. 309-1914, autorizzati nelle adunanze 14 agosto e 9 settembre detto anno, per facilitare, a deroga delle vigenti norme, l'esecuzione dei lavori e delle provviste per conto delle ferrovie dello Stato.

---

## Comunicazioni.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto 12 settembre 1915, n. 36, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Emilia Santini, della quale è unica proprietaria la signora Emilia Santini di Giulio, vedova Putignano, domiciliata in Roma.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 1° settembre 1915 del ministro della marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Fratelli Rota di Oneglia ed i suoi componenti signori Fausto, Carlo ed Angelo di Virgilio (commercianti in olio).

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÈ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Dani** Filiberto - aiutante applicato avventizio - Divisione Lavori Genova - soldato di fanteria - morto il 7 agosto 1915.

163083 - **Piumi** Giuseppe - manovale in prova - Deposito combustibili Piacenza - soldato di fanteria - morto il 25 agosto 1915.

154871 - **De Mori** Rodolfo - disegnatore - Servizio Lavori - tenente dei bersaglieri - morto il 29 agosto 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

110664 - **Biadi** Egisto - applicato - Servizio Veicoli - soldato di fanteria - morto il 19 settembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

141880 - **Tomatis** Lorenzo - applicato - Magazzino approvvigionamenti Torino - soldato di fanteria - morto il 13 settembre 1915.

## SENTENZE

### Remozione di opere ferroviarie. - Incompetenza dell'autorità giudiziaria.

*Non è proponibile dinanzi al Magistrato ordinario l'azione del privato diretta ad ottenere la remozione di opere eseguite nella sede stradale ferroviaria* (1).

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite - Sentenza 5 giugno-15 agosto 1915. (*Rel.* Coppola) - Ferrovie Stato contro Figuera Maria.

IN FATTO.

Con atto del 23 agosto 1912 i coniugi Voces e Figuera chiamarono in giudizio davanti il Pretore di Giarre le ferrovie dello Stato, esponendo:

Che essi, da oltre un anno, con tutti i requisiti del possesso legittimo, posseggono un fondo a vigneto nel territorio di Fiumefreddo di Sicilia, contrada Fondo Grande, attraversato dalla ferrovia Catania-Messina, contiguo all'abitato di Fiumefreddo ed alla stazione ferroviaria.

Che pochi mesi prima, entro l'anno, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con arbitrio, costruì, mercè opere di muratura, un acquedotto che raccoglie le acque piovane di una via pubblica di Fiumefreddo e di tutto il piano scaricatore della stazione, e le rimette in un tombino sottostante alla via ferrata, co-

(1) V. sent. Tribunale Lecce 18.7.1912 - Boll. 1913-73 — sent. Cassazione Roma 6.4.1914 - Id. 1914-236.

struito per altri scopi e le scarica nella porzione di fondo di proprietà dei coniugi Voces e Figuera, a valle della ferrovia.

Che non essendo lecito rendere più grave la servitù nascente dalla situazione dei luoghi, il fatto dell'Amministrazione costituisce un pericolo sul loro fondo ed una molestia al loro possesso legittimo, gravandolo di una servitù quale non fu mai soggetto.

Perciò chiesero:

Che il Pretore, giudicando in via possessoria li mantenesse nel libero possesso del loro fondo, ordinando la rimozione delle opere lesive, con la condanna della convenuta amministrazione al risarcimento dei danni.

L'Amministrazione convenuta chiese: dichiararsi la incompetenza del Pretore, per difetto di giurisdizione, e quindi dire inammissibile la domanda, perchè il magistrato ordinario non può rendersi conto della opportunità e della giustizia di atti e di opere eseguite dalla Pubblica Amministrazione per pubblico interesse; esso ha diritto ad intervenire solo agli effetti della declaratoria della violazione del diritto privato e della attribuzione del danno seguitone, ma non può disporre la remozione delle opere.

Il Pretore, con sentenza del 24-26 ottobre 1912, dichiarò la propria competenza ed ordinò i mezzi istruttori concernenti il merito.

Appellò l'Amministrazione, insistendo nella incompetenza assoluta del giudice ordinario, ma il Tribunale di Catania con sentenza del 1-12 agosto 1914 confermò la sentenza del Pretore.

Ricorre l'Amministrazione, adducendo la violazione degli articoli 1 e 4 della legge sui LL. PP., 1 e 2 del regolamento di polizia ferroviaria del 31 ottobre 1893 e 4 della legge sul contenzioso amministrativo.

Sostiene così, la improponibilità dell'azione possessoria.

## IN DIRITTO.

Osservano le Sezioni Unite che la impugnata sentenza dice che la costruzione dell'acquedotto in muratura, per raccogliere le acque piovane di una pubblica via e di tutto il piano scaricatore della stazione ed immetterle in un tombino sottostante alla strada

ferrata, con scarico in una porzione di fondo posseduto dagli attori, costituisca un atto amministrativo, non diretto ad una pubblica finalità, nè compreso nella cerchia dell'esercizio del potere discrezionale. Esso, soggiunge la sentenza, non riguarda lo esercizio delle ferrovie, il modo di costruire e il luogo per cui debba passare la ferrovia, non tende alla sicurezza ed esplicazione di tale esercizio, ed è, invece un atto patrimoniale non derivante del potere discrezionale e determinato dall'interesse privato.

E spiega altresì che l'azione non era diretta ad impedire l'ampliamento della stazione, la sopraelevazione della livellezza stradale, la sistemazione del passaggio a livello, ma a rimuovere la nuova sistemazione del tombino sottostante alla strada, affinchè il fondo degli attori non restasse allagato dalle acque, rendendosi così più gravosa la servitù nascente dalla situazione dei luoghi il che, come ripeto, non costituiva un atto necessario alla sicurezza, nè tendeva ad un fine di pubblica utilità, ma riguardava un rapporto privato, in cui non entrava il potere discrezionale, quello cioè, del diritto patrimoniale dell'amministrazione che deve essere regolato dal diritto comune.

E quindi ritiene proponibile l'azione di manutenzione in possesso.

Ma è evidente l'errore logico-giuridico, che inquina tutto il ragionamento della sentenza.

Imperocchè, le acque piovane abbandonate a sè stesse o male incanalate, possono dare luogo a frane o smottamenti di terreno, corrodere ed anche abbattere, con il loro impeto, la linea ferrata o le opere accessorie. Quindi, la loro sistemazione ha la più stretta attinenza con l'esercizio delle ferrovie e con la sicurezza dei trasporti.

Dall'atto stesso eseguito in rapporto, e per riguardo alle esigenze della linea ferrata, si fa manifesto che in tanto si diede alle acque piovane un corso diverso da quello che sarebbe dipeso dalla natura la situazione dei luoghi, in quanto si intese di allontanare eventuali pericoli per la ferrovia. Perciò non è atto di godimento di una proprietà privata, nè esplicazione di una attività puramente patrimoniale od economica. Lo scopo della sistemazione delle acque essendo diretto ad evitare nocumento alle opere ferroviarie, compenetrato nella pubblica finalità della si-

curezza dell'esercizio della ferrovia. In conseguenza si tratta di pubblica attività, che deriva direttamente dal potere discrezionale, affidato alla pubblica amministrazione.

Orbene, l'azione possessoria in esame tende evidentemente alla valutazione del merito del detto atto discrezionale da parte del giudice ordinario, il quale in sostanza per potere ordinare la manutenzione del legittimo possesso, dovrebbe imporre alla pubblica amministrazione un'altra sistemazione delle acque piovane diversa da quella da essa disposta, il che implica necessariamente la revoca o modifica dell'atto amministrativo ed incontra l'ostacolo insormontabile dell'art. 4 della legge sul contenzioso amministrativo. Ed è inconcepibile un'azione possessoria limitata alle conseguenze giuridiche patrimoniali, che derivano dall'atto discrezionale e che devono formare, invece oggetto di una azione di danno, per sua indole petitoria.

— Peraltro, non fu questa la intenzione degli attori, i quali chiesero la manutenzione nel loro legittimo possesso e la remozione delle opere lesive e soltanto in linea conseguenziale, il risarcimento di danni, non potendosi contestare che l'atto sia legittimo e non esca fuori i limiti del potere discrezionale, non è giuridicamente possibile un giudizio possessorio con la limitazione di cui al citato art. 4 di giudicare cioè degli effetti dell'atto in relazione all'oggetto dedotto in giudizio, appunto perchè manca nel giudice ordinario la facoltà di dichiarare che le acque piovane dovevano essere convagliate in modo diverso da quello disposto dalla pubblica amministrazione in esplicazione del suo potere discrezionale ed insindacabile. Quindi non potendosi neppure avere una semplice sentenza dichiarativa della manutenzione, con la salvezza del ricorso alla competente autorità amministrativa, a mente del capoverso del ridetto art. 4 e dell'articolo 23 n. 5 della legge sul Consiglio di Stato del 17 agosto 1907, non è proponibile l'azione possessoria, e non può avere consistenza altra pretesa fuorchè quella di risarcimento del danno soggetto di giudizio petitorio.

E quanto si è detto trova la sua conferma in disposizioni di leggi speciali. Invero nell'art. 225 della legge sulle opere pubbliche è stabilito che le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica e sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle

leggi sulla espropriazione, per causa di pubblica utilità, intendendosi in tale applicazione fare parte delle ferrovie i fossi laterali e le altre cose, di cui nel capoverso dell'art. stesso. E l'art. 46 della legge sulla espropriazione per causa di utilità pubblica concede una indennità per il peso delle servitù che vengono a gravare la privata proprietà per effetto della esecuzione dell'opera pubblica, senza le formalità della espropriazione, possono rendere dere più gravosa una servitù derivante dalla situazione dei luoghi. Ed in tal caso non può farsi questione di rimozione delle opere, che hanno aggravata la servitù, e conseguentemente neppure di manutenzione in possesso (in base al divieto di cui all'ultimo capoverso dell'art. 536 del cod. civ.) ma soltanto all'obbligo di una indennità che deve formare oggetto di giudizio petitorio.

Quindi la sentenza deve essere cassata, senza rinvio, menando la improponibilità dell'azione all'incompetenza del giudice ordinario con la condanna dei resistenti alle spese del presente giudizio.

Per tali motivi la Corte - Sezioni Unite - cassa senza rinvio la sentenza del tribunale di Catania, del 1-12 agosto 1914.

---

# MASSIMARIO

## Personale. - Febbri malariche. - Pensioni eccezionali.

*Per la retta applicazione dell'art.* 18, *testo unico sulle pensioni ferroviarie* 22 *aprile* 1909 *n.* 229, *nei casi d'infezione malarica deve ritenersi che, con la espressione* « febbri malariche contratte per ragioni di servizio » *il legislatore abbia voluto significare che la malaria abbia dovuto agire come* causa diretta *che portò alla cessazione dal servizio.*

*È pertanto da escludersi che la infezione malarica, la quale abbia colpito un agente, già in antecedenza affetto da tubercolosi, possa dare titolo all'applicazione del citato articolo* 18.

CORTE DEI CONTI, Sezioni Unite - Decisione 4 giugno 1915 (*Rel.* Melani) - Olivieri ved. Arcuella c. Ferrovie Stato,

## Contravvenzione daziaria per minuta vendita carbonella. - Procedimento ingiunzionale. - Inapplicabilità ratione materiae della legge 24 dicembre 1908, n. 797, sulle entrate patrimoniali. - Inapplicabilità a carico dello Stato delle procedure di esazione cattiva.

*È nulla per vizio formale la ingiunzione su cui non siano specificatamente indicati il titolo in virtù del quale viene spiccata e i dati di fatto e gli elementi specifici relativi alla richiesta e alla misura della somma intimata.*

*Non possono valere di titolo per la riscossione, mediante ingiunzione, della multa di cui all'art.* 228 *del regolamento generale daziario i reiterati verbali di contravvenzione, non convalidati da*

*una decisione in via amministrativa o giudiziaria, e tanto meno se sia per alcuni intervenuta la prescrizione annuale di cui all'art.* 84 *della legge daziaria, e per altri sia mancata la contestazione al responsabile civile* (1).

*Il verbale di contravvenzione inoltre è nullo se non risulti che l'agente procedente sia in possesso dei requisiti fissati dagli art.* 346 *e* 353 *del regolamento generale daziario.*

TRIBUNALE DI TERAMO - Sentenza 15 giugno 1915 (*Est.* De Cicco) - Ricevitore daziario di Castellammare Adriatico c. Ferrovie Stato.

---

ANNO VIII - N. 40

7 OTTOBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, ottobre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C 80

Decreto Luogotenenziale 26 *settembre* 1915, *n.* 1438, *circa le indennità spettanti al personale civile assegnato a servizi presso le forze operanti del R. esercito e della R. marina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo di poteri straordinari in caso di guerra e durante la guerra medesima;

Visto il R. decreto 14 settembre 1862, n. 840;

Visti i Regi decreti 23 maggio 1915, n. 677, ed i Nostri decreti 22 agosto 1915, n. 1274, e 24 giugno stesso anno, n. 999, concernenti indennità speciali per le truppe in campagna ed indennità e soprassoldi di guerra al personale della R. marina, nonchè tutti gli altri atti portanti disposizioni in materia di dette indennità e soprassoldi;

Ritenuta la convenienza di disciplinare le indennità spettanti al personale civile assegnato a servizi presso le forze operanti del R. esercito e della R. marina, in relazione alle indennità determinate con altro Nostro decreto per il personale militare;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con tutti gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 settembre 1915, n. 240.

Art. 1.

Al personale civile di ruolo ed agli operai pure di ruolo, a qualunque Amministrazione appartengano, comprese le ferrovie di Stato, assegnati a servizi presso le forze operanti del R. esercito, spetta una indennità solamente quando prestano servizio fuori della loro ordinaria residenza.

Per la misura della indennità stessa sono applicabili le disposizioni del R. decreto 14 settembre 1862, n. 840, eccettuata quella contenuta nell'ultimo comma dell'art. 5.

Eguale trattamento è fatto al personale predetto dipendente dall'Amministrazione della R. marina che si trovi nelle condizioni di cui alle lettere *b*, *c*, *d*, dell'art. 1° del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 999.

Restano, peraltro, ferme le disposizioni in vigore concernenti speciali personali, qualora importino la corresponsione di una indennità non maggiore di quella di cui al R. decreto n. 840 del 1862 succitato.

Al personale di cui al presente articolo spettano altresì la indennità di entrata in campagna, quella di perdita bagaglio e la razione viveri, secondo le norme vigenti.

Le indennità suddette faranno carico ai fondi per le spese di guerra inscritti negli stati di previsione dei Ministeri della guerra e della marina.

Art. 2.

È abrogata ogni e qualsiasi disposizione contraria a quelle che si contengono nel presente decreto, che avrà effetto dal 1° ottobre 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 settembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — CIUFFELLI — GRIPPO — CAVASOLA — RICCIO BARZILAI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## Ordine di servizio n. 275. (C.).

## Nuovi fascicoli, Mod. C[i] 203-bis.

**(Vedi ordini di servizio n. 160 e 231-1909).**

A partire dal 1° novembre 1915 saranno da porsi in uso, per la convalidazione dei biglietti di abbonamento a pagamento rateale, i nuovi mod. Ci 203 *bis*, che in tempo utile saranno forniti a tutte le stazioni ed agenzie autorizzate, a cura dell'Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze.

I nuovi mod. Ci 203 *bis*, stampati su carta filigranata dall'Officina carte valori di Torino, hanno un fondo giallo-arancio, sono a fascicoli da 25 o da 100 fogli e portano un numero progressivo dall'uno in poi per ciascuna stazione od agenzia, il cui nome è pure indicato a stampa.

Ogni foglio consta di 3 tagliandi:

*a*) della *matrice*, da trattenersi dalla stazione emittente;

*b*) dalla parte centrale, lo *scontrino*, che la stazione deve allegare al foglietto del periodo precedente, da staccarsi dal biglietto di abbonamento, per essere inviato insieme ad esso al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze, con la contabilità mensile, previa inscrizione nell'elenco mod. Ci 229;

*c*) della *ricevuta*, da incollarsi *per metà* sul corrispondente foglietto del biglietto di abbonamento, in modo che l'altra metà, la destra della ricevuta, rimanga non incollata e resti quindi sempre visibile la filigrana.

I tre tagliandi debbono essere compilati a penna in modo chiaro, con tutte le indicazioni richieste dallo stampato cioè: importo riscosso, periodo rateale, categoria e specie del biglietto di abbonamento, numero e classe dell'abbonamento e cognome e nome dell'abbonato. Inoltre, a tergo del foglietto del biglietto di abbonamento convalidato è da apporsi il timbro a compostore e la firma del capo stazione o di chi per esso.

I fascicoli mod. Ci 203 *bis* sono da conservarsi in cassa forte del capo stazione o del capo gestione che ne è personalmente responsabile: essi sono da presentarsi in visione ai funzionari in occasione di verifiche contabili.

I vecchi mod. Ci 203 *bis*, da porsi fuori uso alla mezzanotte del 31 ottobre 1915, sono da versarsi *entro il* 1° *novembre* all'Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli in Firenze, accompagnati da un mod. Ci 206 regolarmente compilato e da intestarsi « per restituzione ».

L'invio al predetto Ufficio deve avvenire *con piego raccomandato* chiuso con suggelli a ceralacca scortato da mod. G-75.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16, 17 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 276.** (C.).

**Servizio cumulativo con la Sardegna.**

**(Vedi Ordine di servizio n. 262-1915).**

Col 16 ottobre 1915, le stazioni di Castelnuovo Garfagnana e Lagonegro saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'ordine di servizio n. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato n. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi, edizione 1° novembre 1914, devono introdursi le indicazioni seguenti:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Castelnuovo Garfagnana | G.P. | Civitavecchia | 321 | Livorno M. | 90 |
| | | Livorno S. M. (1) | 88 | | |
| Lagonegro | G.P. | Civitavecchia | 496 | Napoli | 185 |
| | | Napoli (1) | 185 | | |

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 277.** (M. e C.).

**Estensione del servizio merci alla fermata di S. Benigno al Grana.**

La fermata di S. Benigno al Grana della linea Cuneo-Saluzzo, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, delle merci a g. v. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di chg. 50 caduno, dal giorno 11 ottobre 1915 viene abilitata anche ai trasporti, tanto in arrivo quanto in partenza, a p. v. acc. ed a p. v. ord., in servizio interno e cumulativo italiano, delle merci a carro completo, esclusi i veicoli ed il bestiame con obbligo alle parti di provvedere direttamente al carico ed allo scarico a qualunque classe appartengano le merci, verso abbuono della quota stabilita dall'art. 69 delle vigenti tariffe.

Per il carico e lo scarico diretti sarà utilizzata la I linea sulla quale e in corrispondenza alle traverse limite sono state impiantate due barriere mobili la cui manovra è opportunamente collegata a quella del deviatoio e del segnale di protezione corrispondenti.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio Parte II - (edizione 1° marzo 1915) » a pagina 9, l'indicazione LG, posta di fronte al nome di S. Benigno al Grana dovrà essere sostituita con LO, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pagina 51, di fronte al nome di S. Benigno al Grana, si dovrà esporre nella finca 9 la lettera *A* e nella finca 10 la lettera *O* col richiamo (10) riportando a pie' di pagina la seguente annotazione:

(10) Limitatamente ai trasporti a carro completo, con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico, a qualunque classe le merci appartengano.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 278.** (M. e L.).

**Attivazione dei nuovi segnali a protezione della stazione di Sesto Calende, lato Novara, Arona, Luino e Milano; di quelli di partenza e di marciapiedi verso le prime due direzioni; di un nuovo apparato centrale idrodinamico pure verso Novara ed Arona e di due posti di manovra agli estremi della stazione, lato Luino e Milano.**

Dalle ore 12 del giorno 21 ottobre 1915 verranno attivati nella stazione di Sesto Calende i nuovi segnali di protezione, di partenza e di marciapiedi qui sotto specificati:

1 - *Lato Novara* - Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria - di cui quella più alta comanda agli ingressi nella stazione della linea per Luino, e quella più bassa agli ingressi nella stazione della linea per Milano - situato a 474 metri dal deviatoio estremo, e preceduto a metri 801 dal relativo semaforo d'avviso.

2 - *Lato Arona* - Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria - di cui quella più alta comanda agli ingressi nella stazione della linea per Luino ,e quella più bassa agli ingressi nella stazione della linea per Milano - situato a 496 metri dal deviatoio estremo, e preceduto a metri 801 dal relativo semaforo d'avviso.

3 - *Lato Luino* - Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria situato a metri 202 dal deviatoio estremo, e preceduto a metri 932 da semaforo d'avviso.

4 - *Lato Milano* - Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, situato a metri 293 dal deviatoio estremo, e preceduto a metri 940 da semaforo d'avviso.

5 - Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria situato a metri 54 dall'asse del F. V. della stazione della linea per Luino che comanda con l'ala più alta alle partenze verso Novara e con l'altra alle partenze verso Arona.

6 - Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria situato a metri 87 dall'asse del F. V. della stazione della linea per Milano che comanda con l'ala più alta alle partenze verso Novara con l'altra alle partenze verso Arona.

7 - Due semafori da marciapiede ad un'ala per comandare, l'uno alle partenze dal 1° binario della stazione della linea per Luino verso Novara ed Arona, l'altro agli arrivi sul 2° binario da queste due direzioni stesse.

Due semafori da marciapiede ad un'ala per parte per comandare agli arrivi e alle partenze dai binari III e IV, ancora verso le direzioni di Novara ed Arona.

8 - Tre semafori da marciapiede ad un'ala per parte per comandare agli arrivi e alle partenze dai tre binari della stazione della linea per Milano verso le direzioni di Novara ed Arona.

I segnali di cui ai punti 1, 2, 5, 6, 7 ed 8 nonchè tutti i deviatoi situati all'estremo della stazione lato Novara ed Arona, verranno manovrati da una nuova cabina posta alla progressiva chm. 42 + 514 mediante apparato centrale idrodinamico di 30 leve che sostituirà quello Saxby posto nell'attuale cabina al chilometro 42 + 581.

I segnali di cui aipunti 3 e 4 verranno manovrati mediante leve a terra rispettivamente da due posti (garette *A* e *B*) situati a metri 5 e metri 34 dal deviatoio estremo verso Luino e verso Milano.

La manovra di questi ultimi segnali è collegata mediante serrature tipo F. S. a quella dei deviatoi situati rispettivamente agli estremi Luino e Milano della stazione e manovrati dai posti stessi.

Il F. V. concederà consensi elettrici distinti per i vari binari su tutti i segnali di protezione.

Oltre alla cabina Saxby accennata, verranno pure aboliti i quattro dischi attuali di 2ª categoria di protezione della stazione di Sesto Calende lato Novara, Arona, Luino e Milano.

*Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 del Compartimento di Milano.*

**Ordine di servizio n. 279.** (M. e L.).

**Attivazione del doppio binario sulla diramazione per Venezia Marittima e dei nuovi segnali della stessa stazione, dello scalo di S. Lucia e di Venezia centrale.**

Dalle ore 16 del giorno 18 ottobre 1915 verrà attivato l'esercizio con doppio binario sulla diramazione per lo scalo di Venezia Marittima, il cui allacciamento con la linea Milano-Venezia venne spostato dal chm. 264 + 395 al chm. 263 + 803. Conseguentemente anche il posto di blocco n. 1 fu trasportato dalla cabina chm. 264 + 460 in una garetta *B* al chm. 263 + 817, però la cabina — distinta con la lettera *A* — venne mantenuta in opera con il relativo apparato Saxby e Farmer per la manovra dei deviatoi e dei segnali. Questi ultimi poi sono stati sistemati come segue:

1. - Semaforo a candeliere, situato a m. 287 dalla punta del deviatoio di allacciamento della diramazione, con due alberi portanti quello a sinistra l'ala di 1ª categoria che comanda ai treni per Venezia Centrale, quello a destra, l'ala di 1ª categoria che comanda ai treni per gli scali: detto semaforo è preceduto a m. 831 dal corrispondente semaforo d'avviso.

2. - Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 87 dal deviatoio della comunicazione fra il binario dei dispari ed il binario tronco interposto fra i due binari di corsa, per comandare ai treni diretti a Venezia Centrale: il relativo avviso è accoppiato all'ala di 1ª categoria dell'albero di sinistra del semaforo di cui il punto precedente.

3. - Semaforo a sbalzo situato a m. 73 dalla punta del deviatoio della comunicazione fra i due binari di corsa della diramazione, a due ordini di ali di 1ª categoria che comandano quella più alta ai treni diretti allo scalo di S. Lucia, l'altra ai treni diretti alla Marittima: il relativo avviso è accoppiato all'ala di

1ª categoria dell'albero di destra del semaforo a candeliere di cui al punto 1.

4. - Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 93 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, che comanda agli ingressi alla Marittima: il relativo avviso è accoppiato all'ala di 1ª categoria, del secondo ordine, del semaforo a sbalzo di cui al punto 3.

5. - Semaforo ad un'ala di 1ª categoria in corrispondenza all'Ufficio movimento della Marittima, che comanda alle partenze da questa.

6. - Semaforo ad un'ala di 1ª categoria in corrispondenza alla cabina A, a sinistra dell'asta di manovra del fascio dello scalo di S. Lucia e che comanda alle partenze da questo scalo.

7. - Semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 8 dalla cabina A verso la Centrale, che comanda ai treni in partenza dalla tettoia.

Completano poi il segnalamento i dischetti bassi (marmotte) impiantati in sede opportuna a Venezia Centrale.

La manovra dei segnali è fatta dalla garetta *B* per quelli di cui al punto 1, dalla cabina *A* per tutti gli altri, meno quello di cui al punto 7 che è manovrato dalla stazione della Marittima.

I deviatoi che interessano la corsa dei treni e che non sono manovrati con apparati centrali sono assicurati con fermadeviatoi F. S.

La manovra poi tanto dei segnali che dei deviatoi è vincolata ad opportuni collegamenti e consensi.

Il presente ordine di servizio modifica in parte quello numero 97-1912.

*Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 del Compartimento di Venezia.*

**Circolare n. 69.** (V. M. C.).

**Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. (Edizione 30 giugno 1914).**

In relazione al contenuto della Circolare n. 20-1915 sono state pubblicate e distribuite a cura del Servizio Veicoli le Appendici 1ª e 2ª che aggiornano al 30 giugno 1915 l'elenco dei carri di proprietà privata iscritti nel parco veicoli F. S. (edizione 30 giugno 1914).

Le Appendici in parola sono poste in vendita presso il Servizio Veicoli al prezzo complessivo di L. 0.50.

## Comunicazioni.

### Opera di previdenza a favore del personale.

*(Legge 19 giugno 1913, n. 641)*

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 29 del 22 luglio 1915, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 settembre 1915, le seguenti liquidazioni:

| LIQUIDAZIONI | ESERCIZIO | Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge) – ad agenti N. | Importo | Indennità di buonuscita – a famiglie N. | Importo | Sussidi temporanei ad orfani (art. 1 § 2 della legge) N. | Importo | Assegni alimentari vitalizi (art. 1 § 3 della legge) N. | Importo | Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge) – ad agenti N. | Importo | Rimborsi di trattenute – a famiglie N. | Importo |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Approvate dal 1° luglio a tutto il 30 settembre 1915 | 1912-13 | 1 | 348 50 | 1 | 427 01 | 1 | 408 | » | » | » | » » | » | » » |
| | 1913-14 | 1 | 404 37 | 6 | 2.285 46 | 1 | 240 | » | » | » | » » | » | » » |
| | 1914-15 | 22 | 11.612 04 | 110 | 62.930 52 | 65 | 21.759 | 3 | 900 | » | » » | 2 | 9 97 |
| | 1915-16 | 251 | 172.329 03 | 4 | 8.833 » | 19 | 7.147 | » | » | 1 | 2 97 | » | » » |
| Aggiungendo quelle approvate precedentemente . | . . . | 7632 | 5.822.212 47 | 1560 | 921.037 55 | 1035 | 368.526 | 43 | 14.961 | 129 | 1053 57 | 26 | 204 06 |
| Si ha un totale a tutto il 30 settembre 1915. | | 7907 | 6.006.906 41 | 1681 | 995.513 54 | 1121 | 398.080 | 46 | 15.864 | 130 | 1.056 54 | 28 | 214 03 |

Sul residuo della disponibilità dell'esercizio finanziario 1915-1916, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 giugno 1915, le seguenti concessioni:

### 1. - Sussidi temporanei.

(Art. 1, n. 2 lett. *c*) della legge).

N. 1, a favore della nominata *Catina*, orfana dell'operaio di 3ª classe *Forghieri* Cesare (27667).

### 2. - Ricovero di orfani in istituti di educazione e di istruzione.

(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

N. 2, a favore degli orfani sottoindicati:

*a*) Carlo, orfano del c. sq. merci *Cantù* Michele (76025);

*b*) Alberto, orfano del macch. *Carioti* Ferdinando (54168).

Inoltre, sulla disponibilità dell'esercizio finanziario 1915-16, furono approvate le seguenti concessioni;

### 1. - Assegni alimentari vitalizi.

(Art. 1, n. 3, lett. E della legge).

N. 10, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti, con riserva di provvedere alla revoca delle singole concessioni allorquando venissero, comunque, a migliorarsi le condizioni delle persone medesime:

*a*) *De Feo* Maria Concetta, vedova del cantoniere *Marcantonio* Raffaele (150109): L. 300 annue, con decorrenza 1º luglio 1915;

*b*) *Nosetti* Fortunata, vedova del portiere *Petrini* Arduino (115300): L. 300 annue con decorrenza 1º luglio 1915;

*c*) *Consorte* Maria Donata, vedova del cantoniere *Di Biase* Tommaso (102745): L. 300 annue con decorrenza 1º luglio 1915;

*d*) *Scippa* Marianna, vedova dell'operaio di 2ª classe *Mungiguerra* Stefano (115221): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1915;

*e*) *Capozzi* Maria, vedova del capo sq. cantonieri *Battista* Lorenzo (105002): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

*f*) *Omodeo Salè* Ilia, sorella dell'applicato *Omodeo Salè* Guido (111111): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

*g*) *Filardi* Enrica, vedova del manovratore *Barcaioni* Vittorio (100344): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1915;

*h*) *Cadili* Caterina, vedova del guardiano *Gaglio* Giuseppe (5997): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

*i*) *Broglia* Elvira, vedova del manovale *Pulcini* o *Pulcino* Giuseppe (117481): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1915;

*l*) *Benvenuti* Sabatina, vedova del deviatore *Spagnesi* Pilade (112181): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1915.

## 2. - Ricovero di orfani in istituti di educazione e di istruzione.

(Art. 2 penultimo capoverso della legge).

N. 6, a favore degli orfani sottoindicati:

*a*) *Gaspare*, orfano del capo squadra manovratori *Corradini* Giuseppe (34498);

*b*) *Ugo*, orfano del macchinista *Marasco* Luigi (69927);

*c*) *Elena*, orfana del verificatore *Ventura* Luigi (4886);

*d*) *Vincenzo*, orfano dell'applicato *Muccio* Raffaele (113463);

*e*) *Elena*, orfana del frenatore *Di Fazio* Gaetano (56977);

*f*) *Giuseppe*, orfano del portiere *Petrini* Arduino (115300).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in istituti di educazione e di istruzione:

*Vio* Giulio - Capo stazione 1° g.° - Forlì;
*Cairoli* ing. Quinto - All. ispettore - Catanzaro;
*Torriero* Giuseppe - Capo stazione 1° g.° - Termoli;
*De Romano* ing. Silvio - Ispettore p.le - Messina;
*Stelluti Scala* cav. Tommaso - Capo stazione 1° g.° - Arezzo;
*Salimbeni* Eugenio - Capo stazione 3° g.° - Solofra.

---

A favore dell'Opera di previdenza è stata devoluta da alcuni impiegati della Divisione Lavori di Milano la somma di L. 32.55 quale residuo di una sottoscrizione per acquisto di un oggetto artistico offerto all'Ispettore capo sig. cav. Luigi Cenzato in occasione del suo collocamento a riposo.

---

## Esclusioni dalle gare.

Coi decreti sottoindicati del Ministero della guerra, sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, le seguenti ditte:

*Decreto* 6 *maggio* 1915, *n.* 138. — Ditta Leopoldo Viarengo & C. con sede in Torino, esercente l'industria della lavorazione della lamiera per carrozzeria e quella dei lavori stampati, nonchè i sigg. Viarengo Leopoldo, industriale — Sebastiano, industriale e Pietro, ispettore della Società tramviaria belga-torinese, figli del fu Giuseppe, e proprietari della ditta stessa;

*Decreto* 28 *maggio* 1915, *n.* 151. — Ditta Napoleone Imbrico, esercente il commercio in calzature, nonchè il sig. Napoleone Im-

brico fu Angelo, proprietario della ditta stessa, domiciliato in Milano, rappresentante di commercio, e il suo procuratore sig. Elmo De Sassi fu Lodovico, domiciliato in Torino, esercente il commercio delle terraglie

*Decreto 9 settembre* 1915, *n.* 38. — Ditta VIECCA GIUSEPPE, di cui è unico proprietario il sig. Viecca Giuseppe fu Giovanni, calzolaio, domiciliato in Fossano;

Ditta MANISSERO GIOVENALE, di cui è unico proprietario il sig. Manissero Giovenale fu Battista, calzolaio, domiciliato in Fossano.

*Decreto 9 settembre* 1915, *n.* 39. — Ditta AGOSTINI-TOFANARI, e suoi rappresentanti signori Agostini Gallieno fu Temistocle - commissionario - domiciliato in Roma, via Arenula n. 4 e Tofanari Egisto di Filippo - rappresentante di commercio - domiciliato in Roma, Ponte Milvio, Villino Trezzi.

*Decreto 14 settembre* 1915, *n.* 40. — Ditta RAFFAELE TADDEI, di cui è unico proprietario il sig. Taddei Raffaele di Angelo, domiciliato in Firenze, via delle Porte Nuove n. 35, industriale in calzature e pellami.

*Decreto 14 settembre* 1915, *n.* 42. — Ditta FRATELLI DOTTORINI, di cui sono proprietari Luigi e Antonio Dottorini, di Giovanni, nati e domiciliati in Perugia, esercenti una conceria di suola e pellami;

Ditta UMBERTO PETROSELLI, rappresentata da Umberto Petroselli fu Antonio, domiciliato in Macerata, calzolaio;

Ditta GIUSEPPE COTICHINI, di cui è solo rappresentante e proprietario Cotichini Giuseppe fu Giovanni, nato e domiciliato in Montegranaro, calzolaio;

LUGLI GUIDO di Umberto, domciliato in Firenze, in via Ginori n. 12, esercente una fabbrica di letti in ferro e di materassi;

Ditta PIETRO DINI, di cui è unico proprietario Dini Pietro, di Casimiro, domiciliato in Firenze, via dei Pecori n. 2, di professione sarto.

## VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 2ª | Delegato | **Mariani** dott. Giovanni - Ispettore - Uff. Sanitario Napoli. | **Mariani** dott. Giovanni - Ispettore principale - Uff. Sanitario - Napoli. |
| 3ª | Id. | **Donatuti** geom. Angelo - Capo ufficio - Div. Lavori Palermo. | **Donatuti** geom. Angelo - Capo ufficio principale - Div. Lavori Palermo. |
| 3ª | Delegato supplente | **Ranzenigo** Valeriano - Controllore di 1° gr. - Div. Mov. Torino. | **Ranzenigo** Valeriano - Sotto ispett. - Div. Mov. Torino. |
| 4ª | Delegato | **Mombelli** Giuseppe - Assist. dei lavori - Sez. Lav. Ovest Milano. | **Mombelli** Giuseppe - Applic. tecnico - Sez. Lav. Ovest Milano. |
| 7ª | Id. | **Melacrino** Giuseppe - Applicato - Div. Traz. Napoli (Linee Calabr.). | **Melacrino** Giuseppe - Applicato - Uff. Div. Traz. Napoli. |
| 8ª | Id. | **Castiglione** Immacolata nata La Paglia - Scriv. 2ª cl. - Div. Veicoli Palermo. | **Castiglione** Immacolata nata La Paglia - Scriv. 1ª cl. - Div. Veicoli Palermo. |
| 9ª | Id. | **Rossignoli** Dorino - Usciere - Uff. contr. prod. Verona. | Richiamato sotto le armi. Sostituito provvisoriamente dal Delegato suppl. **Antoniello** Giacomo. |
| 10ª | Delegato supplente | **Rivera** rag. Alberto - Capo gestione - Mag. Approvv. Roma. | **Rivera** rag. Alberto - Capo mag. di 2° grado - Mag. Approvv. Roma. |
| 11ª | Id. | **Chelli** Angelo - Applicato - Mag. Firenze. | **Chelli** Angelo - Applicato princ. - Mag. Firenze. |
| 13ª | Id. | **Caretta** Angelo - Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Nord Roma. | 1-10-15. Esonerato. |

| Categoria | CATEGORIA | INDICAZIONI già portate sui Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 16ª | Delegato | **Riccardi** Lorenzo - Cantoniere - Sez. Lav. Sulmona | **Riccardi** Lorenzo - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Sulmona. |
| 17ª | Id. | **Zariati** Dante - Capo dep. di 3° grado - Dep. loc. di Padova. | **Zariati** Dante - Capo dep. di 2° grado - Dep. loc. di Padova. |
| 18ª | Id. | **Chimera** Giovanni - Macchinista - Catanzaro M. | **Chimera** Giovanni - Macchinista - Messina. |
| 19ª | Id. | **Valle** Gustavo - Macchinista Dep. loc. - Cosenza. | **Valle** Gustavo - Macchinista Dep. loc. - Castellammare Adr. |
| 23ª | Id. | **Pipitò** Antonino - Fuochista Dep. loc. - Messina. | **Pipitò** Antonino - Fuochista Dep. loc. - Catania. |
| 23ª | Delegato supplente | **Zavaglia** Francesco - Fuochista Dep. loc. - Messina. | **Zavaglia** Francesco - Fuochista Dep. loc. - Catania. |
| 25ª | Id. | **Duranti** Arturo - Manov. d'off. - Off. veicoli Roma Trastevere. | **Duranti** Arturo - Operaio 2ª cl. - Off. veicoli Roma Trastevere. |
| 26ª | Id. | **Roncoroni** Luigi - Capo stazione princ. - Staz. Luino. | Rinunciatario. |
| 34ª | Rappresentante supplente | **Pizzano** Carmine - Deviatore - Staz. Maddaloni Sup. | **Pizzano** Carmine - Deviatore - Staz. Napoli Porto Massa. |
| 35ª | Delegato | **Gramazio** Raffaele - Manovratore - Staz. Frasso Teresino Dugenta. | **Gramazio** Raffaele - Capo sq. manovratori - Staz. Frasso Teresino Dugenta. |
| 36ª | Id. | **Lungarini** Amedeo - Manovale - Staz. Roma Tusc. | **Lungarini** Amedeo - Manovale - Pontegalera Staz. |
| 38ª | Id. | **Monticelli** Sallustio - Capo condutt. - P. V. Napoli. | **Monticelli** Sallustio - Capo condutt. - P. V. Caserta. |
| 39ª | Delegato supplente | **Catalano** Rocco - Guardafreno - P. V. Taranto. | **Catalano** Rocco - Conduttore - P. V. Taranto. |
| 40ª | Delegato | **De Vecchi** Giuseppe - Capo tecnico di 1° gr. - Sq. rialzo Roma Termini. | **De Vecchi** cav. Giuseppe - Capo tecnico di 1° gr. - Sq. rialzo Roma Termini. |
| 43ª | Rappresentante supplente | **Baldi** Salvatore - Secondo ufficiale - Palermo. | 3-9-15. In aspettativa per sei mesi. |

*Il Direttore generale*
R. DE CORNÉ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Giannangelo** Emidio - cantoniere avventizio - Divisione Lavori Roma - soldato di fanteria - morto in Libia il 17 giugno 1915.

- **Frosa** Achille - assistente dei lavori avventizio - Divisione Lavori Genova - caporale del genio - morto il 14 agosto 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(151962) - **Squillario** Guglielmo - applicato - stazione di Savona Marittima - caporale maggiore di fanteria - morto il 14 agosto 1915.

# SENTENZE

## Incendi prodotti dal passaggio dei treni. - Irrisarcibilità del danno incolpevole.

*L'Amministrazione ferroviaria non è tenuta a rispondere degli incendi causati dal passaggio dei treni, se non sia provata la sua colpa, nè per le disposizioni del diritto comune in materia di responsabilità extracontrattuale, nè per le disposizioni dell'art.* 574 *cod. civ., dell'art.* 317 *della legge LL. PP., dell'art.* 2 *del regolamento di polizia ferroviaria e dell'art.* 46 *della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità* (1).

CORTE D'APPELLO DI ROMA - Sentenza 2-29 luglio 1915 (Est. *di Donna*) - Bozzi e Del Re contro ferrovie Stato.

### DIRITTO

Osserva che si censura la sentenza del tribunale col proposto gravame per motivo che erroneamente non fu disposta la prova dagli appallanti articolata, e diretta semplicemente a far risultare che alcune faville sprigionatesi dalla locomotiva di un treno in corsa, produssero un incendio per cui essi risentirono un danno di L. 3400.

Ma opportunamente il primo giudizio rilevò che il solo fatto della fuoriuscita delle scintille da una locomotiva di un treno in corsa non integra il concetto della colpa, elemento essenziale all'esercizio dell'azione per danni.

---

(1) V. sent. 12-27 febbraio, Tribunale Roma, in questo Boll. pag. 7.

Non vale opporre (appoggiandosi alla nota massima « qui iure suo utitur neminem laedit, quatenus nihil in alienum immutat ») che basti il solo ingresso delle faville, sprigionatesi dalla locomotiva, nel fondo degli appellanti a dimostrazione della colpa dell'amministrazione delle ferrovie, imperocchè la *immission in alienum* implica il concetto di atto volontario o quanto meno dipendente da imprudenza o mancanza delle opportune cautele ad evitare il danno.

Ma, versandosi in tema di colpa extracontrattuale la prova della imprudenza o negligenza dev'essere data dagli appellanti, che denunciano il danno siccome conseguenza della colpa dell'amministrazione delle ferrovie, mentre l'uso del fuoco per animare le locomotive di treni ferroviari non è affatto di attività illegittima dell'amministrazione ferroviaria, ma è dalla legge riconosciuto ed imposto dalle necessità della vita sociale.

Nondimeno la difesa degli appellanti sostiene che nel caso in disputa si può far senza del concetto della colpa per reclamare il danno prodotto dall'incendio suddetto, ed invoca la teoria che proclama la responsabilità anche per *danno incolpevole* conciliabile (a suo credere) col diritto comune italiano e specialmente col diritto speciale ferroviario.

Ma la Corte non può seguire cotesta opinione. Fu bene da insigni scrittori notificato che il codice civile non contiene alcun canone generale intorno al danno incolpevole in genere, nè rispetto a singole categorie o specie di danni; ed il giudice, chiamato ad interpretare ed applicare la legge, non ha il potere di innovarla.

La materia dei danni extra-contrattuali è trattata negli articoli 1151 e segg. della sezione III, titolo IV, libro terzo, codice civile e tutti si rannodano al principio della responsabilità per colpa.

Non è esatto che gli articoli 1154 e 1155, riguardanti la responsabilità del proprietario dell'animale e dell'edifizio, prescindono dalla colpa di lui, mentre invertono semplicemente l'onere della prova, creando una presunzione di colpa a carico del proprietario.

A suffragio della tesi del danno incolpevole, dalla difesa degli appellanti si cita pure l'articolo 574 del codice civile, ma neanche opportunamente, perchè le omissioni di cautele comuni, che deve

usare chi esercita una industria, e di quelle speciali dalla legge imposte per talune di esse in ragione della loro natura molesta o pericolosa, costituiscono fatti colposi generanti responsabilità per danni.

Altro argomento in suffragio della tesi della risarcibilità del danno incolpevole gli appellanti traggono, come fu innanzi accennato, dalla legislazione speciale alla materia ferroviaria e precisamente dall'articolo 317 legge sui LL. PP. e 2° del regolamento approvato con Regio decreto del 31 ottobre 1873, n. 1687.

Ma, poichè l'articolo 317 della legge suddetta si limita a rimandare ad un regolamento da approvarsi con real decreto, previo parere del Consiglio di Stato, di stabilire le norme su tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie, basta trascrivere l'articolo 2° del citato regolamento emesso nelle forme dalla legge volute, per convincersi che la difesa degli appellanti non sia nel vero: « Nello esercizio delle ferrovie si dovranno prendere tutte le misure ed usare tutte le cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica per prevenire ed evitare qualunque sinistro ». Dal che evidentemente deriva che le imprese ferroviarie non sono in colpa e non rispondono di danni quando questi siensi verificati malgrado le misure e cautele prese a tenore del regolamento; e che sieno invece in colpa e conseguentemente rispondano di danni allorchè, chi li subì, possa provare che, ad evitarli, non furono prese le misure e adottate le cautele di che innanzi.

A cosifatto concetto non contradice punto il capoverso dello stesso articolo, così formulato: « Quando ciò non ostante accada alcun sinistro, gli agenti delle strade ferrate sono strettamente tenuti a prestare tutti i convenienti soccorsi ed a mettere in opera ogni mezzo opportuno ad alleviare e diminuire i mali ed i danni accaduti e ad impedirne altri maggiori ». Imperocchè interessa allo Stato, a tutela della pubblica e privata incolumità, che gli agenti delle strade ferrate, idonei per la loro immediata presenza di apportare nei sinistri pronto soccorso e riparo, sieno tenuti a farlo quali che fossero le cause del sinistro e del danno ma trattasi di soccorso da parte degli agenti e non dei responsabili di danni, per il sinistro a carico della amministrazione.

Egli è vero che la vigente legislazione porge esempio di istituto giuridico il quale obbliga al risarcimento del danno incolpevole, siccome la legge per gli infortuni degli operai sul lavoro; ma versandosi in tema di materia penale formante eccezione alle regole comuni di diritto, il principio innovatore in essa contenuto non può estendersi oltre i confini della legge stessa, giusta l'articolo 4 delle disposizioni preliminari al codice civile.

Tuttavia gli appellanti sostengono che la loro istanza trovi altro principio su cui fondarsi, quello dell'articolo 46 della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità, il quale dispone che è dovuta una indennità ai proprietari di fondi i quali dall'esecuzione dell'opera di pubblica utilità vengono a soffrire un danno permanente, derivante dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto.

Ma, a parte che non può considerarsi danno permanente, cioè di natura irreparabile e continua, quello di cui si contende, si sforza troppo il senso della legge affermando che fra la esecuzione dell'opera pubblica, cioè la strada ferrata ed il danno derivato agli appellanti dall'incendio della messe deposta nel fondo adiacente alla ferrovia sulla quale correva il treno donde le faville si sprigionarono, corra il rapporto di causalità richiesto dall'articolo 46 della legge suddetta e che integra il concetto di espropriazione per causa di pubblica utilità.

Si soggiunge infine dalla difesa degli appellanti che, se l'amministrazione delle ferrovie dalla attività esplicantesi col movimento ferroviario ritrae vantaggio deve pure rendere indenni coloro cui la detta attività porta nocumento: « *ubi commudum ibi commudum* ». Ma, oltre che una tale considerazione ha sempre per presupposto la lesione per parte dell'amministrazione ferroviaria del diritto altrui, lo che non sussiste per le ragioni esposte, giova pure rispondere, ciò che in altri autorevoli pronunciati venne notato che è ristretto concetto economico vedere nell'esercizio di una industria, come quella della strada ferrata, un fatto d'interesse individuale di chi le esercita e non anche un fattore della prosperità sociale che obbliga tutti ad adattare alle sue esigenze i rispettivi diritti.

Osserva che dovendosi per tutte le ragioni esposte confermare la sentenza appellata, gli appellanti, come soccombenti, vanno condannati alle spese 370 P. civ.).

*P. Q. M.* - La Corte, uditi i procuratori delle parti sull'appello interposto dai signori Bozzi Alfredo e Del Re Guido con atto del 18 luglio 1914 avverso la sentenza del Tribunale di Roma, prima sezione, del 29 aprile-11 maggio millenovecentoquattordici; lo rigetta, e, confermando la sentenza appellata, ordina che essa si eseguisca.

---

## Errata-corrige

—

**Ordine di servizio n. 254.** (Bollettino ufficiale n. 37-1915).

Nella nota (1) dell'allegato n. 1 (prospetto a pag. 990) il prezzo indicato in L. 0,08 per la spedizione dei cani va corretto in L. 0,80.

Al comma *c*) del punto 5° e al comma *c*) dell'allegato n. 3 (pagg. 988 e 993) invece che « con tariffe vincolate » leggasi « con tariffe non vincolate ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

| | |
|---|---|
| *Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . | L. **4.00** |
| *Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . | » **8.00** |

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 41

14 OTTOBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, ottobre 1915 — Tip. Editrice Nazionale

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *settembre* 1915, *n.* 1458, *riguardante le indennità di guerra ai personali del R. esercito e della R. marina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti il R. decreto 23 maggio 1915, n. 677 e il Nostro decreto 22 agosto 1915, n. 1274, concernenti indennità speciali per le truppe in campagna;

Visto il Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 999, relativo alle indennità ed ai soprassoldi di guerra al personale della R. marina;

Visti il Nostro decreto 12 settembre 1915, n. 1393, riguardante indennità a militari richiamati dal congedo, nonchè gli altri atti portanti disposizioni in materia di dette indennità e soprassoldi;

Visto il Nostro decreto 26 settembre 1915, n. 1438, concernente le indennità agli impiegati civili addetti all'esercito;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per gli affari della guerra e della marina, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

Sono considerati nelle condizioni previste dall'art. 2 del R. decreto 23 maggio 1915, n. 677, per le indennità alle truppe in cam-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'11 ottobre 1915, n. 250.

pagna, ed hanno perciò diritto alle indennità di guerra stabilite dal R. decreto medesimo:

*a)* il personale addetto al Comando supremo dell'esercito, all'Intendenza generale e quello componente le grandi unità di guerra, esclusi però gli stabilimenti ed uffici dipendenti dall'Intendenza generale e dalle Intendenze d'armata che abbiano carattere territoriale. La designazione di tali stabilimenti ed uffici vien fatta dal Comando supremo;

*b)* il personale addetto ai comandi, corpi ed uffici militari, anche territoriali, che si trovino in località appartenenti al territorio delle operazioni, secondo la designazione del comando supremo;

*c)* le maestranze dei vari stabilimenti e delle direzioni militari, quando siano comandate ai laboratorî dislocati nell'accennato territorio delle operazioni, o istituiti presso i comandi e servizi designati dal comando supremo.

## Art. 2.

Le indennità e i soprassoldi di guerra stabiliti per il personale della R. marina dal Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 999, sono dovuti al personale militare che sia:

*a)* imbarcato su RR. navi o siluranti nella posizione amministrativa di armamento, escluse le navi di uso locale, alzando insegna se ufficiale ammiraglio, oppure facendo parte dello stato maggiore sia di un ammiraglio sia di una nave;

*b)* imbarcato su RR. navi, anche di uso locale, o siluranti, quando, per circostanze eccezionali, prestino servizi equiparabili a quelli delle navi indicate nella precedente lettera *a*), da determinarsi, caso per caso, con decreti del ministro della marina, di concerto con quello del tesoro;

*c)* imbarcato su navi mercantili alla dipendenza dell'armata per servizi onerari o ausiliari, o su navi mercantili requisite per trasporto di truppe in zone di guerra o inscritte nel naviglio dello Stato:

*d*) imbarcato su navi da guerra estere per ragioni di servizio ai fini della guerra;

*e*) nelle destinazioni previste alle lettere *a*) e *b*) del precedente articolo 1.

Rimangono ferme le disposizioni dell'art. 6 del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 999, nei soli riguardi del personale borghese delle mense e dei consegnatari e coadiutori borghesi ai viveri previsti dalle tabelle di equipaggiamento delle Regie navi.

## Art. 3.

Le indennità ed i soprassoldi rispettivamente previsti dal R. decreto 23 maggio 1915, n. 677 e dal Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 999, sono altresì dovuti alle truppe ed ai personali militari dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina addetti a speciali servizi interessanti la difesa, in base a determinazioni da prendersi d'accordo tra i due ministri competenti, o singolarmente da ciascun ministro, di concerto col ministro del tesoro, a seconda che quegli speciali servizi interessino entrambe le Amministrazioni militari o soltanto una di esse.

## Art. 4.

Il personale di cui alla lettera *a*) dell'art. 1 perde il diritto alle indennità di guerra, quando cessa, anche temporaneamente, dal prendere parte alle operazioni di guerra. Spetta al ministro della guerra, su proposta del Comando supremo, stabilire volta per volta, quali siano i personali che si trovano in siffatta condizione e la data d'inizio e di cessazione del provvedimento.

In questi casi sono dovute le sole competenze di pace, oltre le speciali indennità stabilite dal R. decreto 3 gennaio 1915, n. 1, per gli ufficiali e sottufficiali che si trovino nelle condizioni ivi previste.

I sottufficiali che non abbiano diritto a tali indennità e gli altri militari riceveranno l'indennità di marcia.

### Art. 5.

Qualora ai militari del R. esercito che godono le indennità di guerra, o che si trovano nella posizione prevista dall'art. 4 del presente decreto, vengano concesse licenze diverse da quella di convalescenza, sarà usato il seguente trattamento:

*a*) se trattasi di ufficiali, sottufficiali di carriera, carabinieri e raffermati, saranno concesse le indennità di viaggio per l'andata e pel ritorno, a norma del regolamento sulle indennità eventuali; ma sarà tolto per tutta la durata della licenza, compresi i giorni di viaggio, il soprassoldo di guerra e la razione viveri, o l'indennità di cui all'articolo precedente;

*b*) se trattasi di altri militari, saranno concesse le indennità di viaggio per l'andata e pel ritorno; ma sarà tolto per tutta la durata della licenza, compresi i giorni di viaggio, l'assegno giornaliero, il soprassoldo di guerra e la razione viveri, o l'indennità di cui all'articolo precedente.

### Art. 6.

I militari di qualsiasi grado feriti in guerra, ovunque ricoverati, e quelli ammalati ricoverati negli stabilimenti sanitari di campagna, i quali chiedano ed ottengano di continuare la cura in famiglia conserveranno il soprassoldo di guerra per i primi quindici giorni a decorrere da quello successivo all'uscita dal luogo di cura.

I militari ammalati ricoverati in stabilimenti sanitari territoriali i quali chiedano ed ottengano di continuare la cura in famiglia, prima che abbiano trascorsi 15 giorni di ricovero in detti stabilimenti continueranno a ricevere il soprassoldo di guerra nel periodo occorrente a completare i 15 giorni.

Coloro che alla data della pubblicazione del presente decreto siansi trovati nelle condizioni di cui ai comma precedenti ed abbiano già percepito il soprassoldo di guerra per un periodo di tempo superiore a quello ivi stabilito non saranno tenuti a restituirlo.

Le disposizioni del presente articolo sono estese al personale della R. marina che trovisi in condizioni analoghe.

Art. 7.

Le indennità stabilite dal Nostro decreto 26 settembre 1915, n. 1438, devono intendersi dovute solo al personale civile dello Stato, compreso quello delle ferrovie dello Stato, che si trovi nelle posizioni previste dai comma *a*), *b*) dell'art. 1, dai comma *a*), *b*), *c*), *d*), *e*) dell'art. 2 e dall'art. 3 del presente decreto, nonchè al personale operaio di ruolo dipendente dall'Amministrazione della R. marina che trovisi nelle posizioni previste dai comma *a*), *b*), *c*), *d*) dell'art. 2 predetto.

Art. 8.

Durante il tempo di guerra gli ecclesiastici, obbligati o no al servizio militare, nominati cappellani militari degli ospedali di riserva del R. esercito, dovunque situati, riceveranno un assegno fisso di L. 180 al mese, esclusa, in ogni caso, qualsiasi indennità di guerra.

Per gli ecclesiastici già in servizio come cappellani presso gli ospedali militari principali del R. esercito è sospesa, durante il tempo in cui ricevono il detto assegno, la retribuzione che percepivano in base alla convenzione che regolava il loro servizio presso gli ospedali medesimi.

Art. 9.

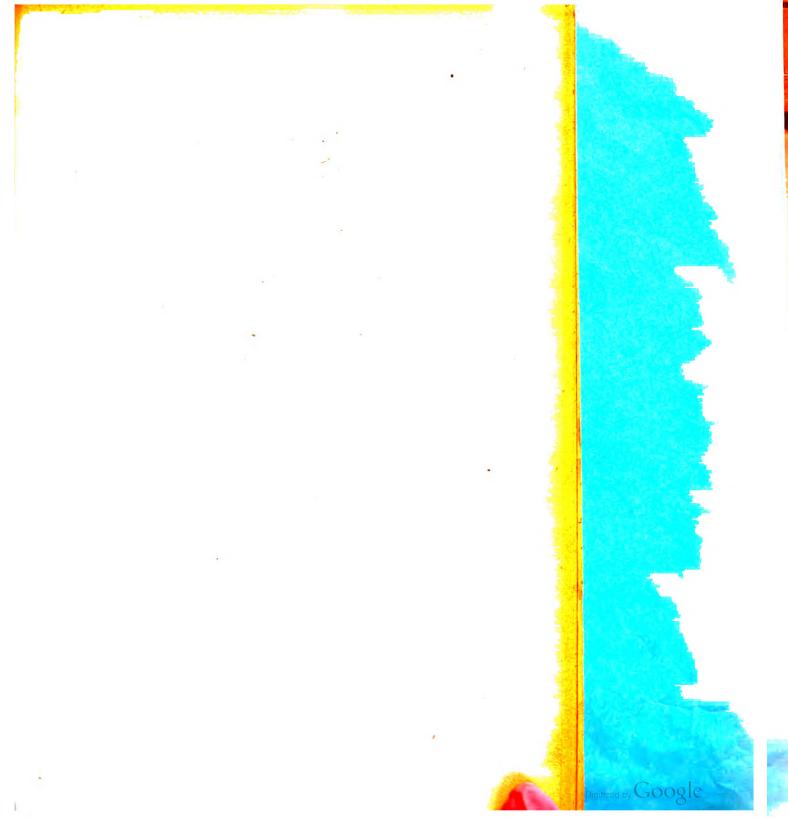
Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie a quelle contenute nel presente decreto il quale entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 settembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ZUPELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

# COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di settembre 1915, la somma di lire 123.000, di cui lire 41.000, e cioè il terzo, sono state versate al sig. Presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, e lire 82.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai sigg. prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per i mesi di luglio, agosto e settembre 1915, la somma di lire 354.000.

---

**Ordine di servizio n. 280.** (C.)

**Modificazioni alle distanze da e per Sturla.**

(Vedi ordine di servizio n. 231-1915).

Con riferimento all'ordine di servizio sopracitato si dovranno apportare al « prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche relativi alla tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli e in quelli valevoli per le merci, le modificazioni indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

---

*Allegato all'ordine di servizio n. 280-1915.*

Nel « prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

— a pag. 85, nella tabella (74) *Genova-Pisa e diramazione Avenza-Carrara*, diminuire di un chilometro le distanze per le seguenti relazioni:

Sturla — Genova Piazza Principe e Genova Principe
» — Genova Piazza Caricamento locale
» — Genova Piazza Brignole
» — Terralba
» — Camogli
» — Chiavari
» — Pietrasanta

Per quanto riguarda poi le modificazioni da apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche attualmente in uso, le stazioni della rete e gli uffici di controllo dovranno regolarsi come appresso:

Le stazioni di Genova Piazza Principe, Genova Principe, Genova Piazza Caricamento locale, Genova Piazza Brignole, Terralba, Camogli, Chiavari, Pietrasanta diminuiranno di un chilometro la distanza attualmente esposta, nei loro prontuari, per la stazione di Sturla.

La stazione di Sturla diminuirà di un chilometro le distanze esposte, nei prontuari in uso, per Genova Piazza Principe, Genova Principe e Genova Piazza Caricamento locale, Genova Piazza Brignole, Terralba, Camogli, Chiavari, Pietrasanta, nonchè tutte le distanze computate in transito di Genova.

Tutte le altre stazioni della rete, escluse quelle della linea Genova-Pisa e diramazione Avenza-Carrara, formeranno la nuova distanza per la stazione di Sturla aggiungendo chm. 3 a quella indicata per Genova Piazza Brignole e chm. 3 a quella indicata per Quinto al mare, e scegliendo quella che dal confronto resulterà minore.

L'istradamento sarà quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

---

**Ordine di servizio n. 281.** (V.)

**Norme per le visite periodiche dei veicoli.**

1) Tutti i veicoli inscritti nel parco delle ferrovie dello Stato, comprese quindi anche le carrozze per il servizio postale e le carrozze cellulari nonchè i veicoli di proprietà privata, devono essere sottoposti a visite periodiche con o senza rialzo, negli intervalli di tempo indicati nel seguente prospetto:

| SPECIE DEI VEICOLI | Intervallo di tempo tra una visita e l. successiva | |
|---|---|---|
| | Visita semplice senza rialzo | Visita con rialzo |
| | mesi | mesi |
| **Carrozze, bagagliai, postali e cellulari:** | | |
| *a)* muniti di apparecchi per il freno continuo od anche solo della semplice condotta. . | 9 | 18 |
| *b)* non muniti di apparecchi per il freno continuo . . . . . . . . . . . . . | — | 18 |
| **Carri** (compresi quelli adattati provvisoriamente ad uso bagagliaio): | | |
| *a)* carri coperti muniti di apparecchi per il freno continuo od anche solo della semplice condotta . . . . . . . . . | 9 | 36 |
| *b)* carri coperti non muniti di apparecchi per il freno continuo, ed indistintamente tutti i carri scoperti, inclusi i carri serbatoi . | — | 36 |

2) Sugli intervalli di tempo sopra indicati è ammessa una tolleranza di 5 giorni per le carrozze e di 15 giorni per i carri che trovansi in composizione a treni o siano già carichi, quando però da un'accurata visita risulti che si trovano in buone condizioni,

specialmente per quanto riflette il rodiggio. In tal caso i verificatori applicheranno al veicolo l'etichetta mod. V 57 (bianca) perchè il veicolo venga ritirato dalla circolazione appena possibile ma sempre entro i limiti della suddetta tolleranza.

Per contro la visita, con o senza rialzo, dovrà per ovvie ragioni, essere opportunamente anticipata a quei veicoli che trovansi in riparazione e pei quali l'intervallo di tempo non ancora scaduto fosse prossimo a scadere dopo l'uscita dalla riparazione.

3) Pei veicoli appartenenti ad amministrazioni ferroviarie estere, salvo quelle altre speciali disposizioni che venissero emanate, vale quanto è prescritto nel paragrafo 2° dell'art. III delle disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate, di cui all'ordine di servizio n. 105 c. a., e cioè:

« Al momento del passaggio di un veicolo sulla rete dello « Stato confinante, il tempo trascorso dopo l'ultima revisione mi« nuziosa (*visita con rialzo*) non deve oltrepassare tre anni. Tut« tavia i veicoli carichi o no, che possono viaggiare sulle proprie « ruote e che rientrano nel loro Stato di origine, debbono essere « accettati dalle Amministrazioni intermedie quand'anche questo « tempo sia scaduto ».

4) Pei veicoli appartenenti ad altre Amministrazioni ferroviarie italiane valgono per assimilazione le medesime suaccennate norme riferentesi ai veicoli delle Amministrazioni ferroviarie estere, salvo speciali disposizioni.

5) Pei veicoli della Compagnia internazionale delle carrozze con letti, destinati ai servizi interni italiani, valgono le presenti prescrizioni riferentesi ai veicoli delle ferrovie dello Stato; pei veicoli della Compagnia stessa adibiti a servizi internazionali valgono le norme suaccennate relative ai veicoli delle Amministrazioni ferroviarie estere; salvo sempre in ogni caso speciali disposizioni.

6) Le visite periodiche eseguite ai veicoli inscritti nel parco delle ferrovie dello Stato, sia che si tratti di visita con rialzo come di visita semplice senza rialzo (intermedia), saranno segnate su en-

trambi i lungheroni, di regola a destra di chi guarda il veicolo, indicando, con la sigla convenuta, la località (officina o squadra rialzo) dove è stata effettuata la visita e, di seguito, le cifre della data (giorno - mese - anno), facendo però precedere l'abbreviazione ALZ (che significa *alzato*) allorquando trattasi di visita con rialzo e l'abbreviazione VIS (che significa *visitato*) allorquando si tratta di visita semplice senza rialzo.

L'indicazione relativa al rialzo deve essere fatta in tinta rossa, quella relativa alla visita semplice in tinta bianca e quest'ultima dovrà essere posta sotto quella del rialzo. Quando il veicolo viene rialzato basta applicare sui longheroni la sola indicazione della visita con rialzo.

Così ad esempio le indicazioni:

ALZ. Fg.O. 15-12-14 (in tinta rossa)

VIS. Spd. 16-9-15 (in tinta bianca)

significheranno che al veicolo venne eseguita la visita con rialzo il 15 dicembre 1914 a Foggia officina e la visita semplice senza rialzo il 16 settembre 1915 presso la squadra rialzo di Sampierdarena.

7) Le sigle da usarsi per l'indicazione delle località sono quelle notificate con la circolare n. 119-1914 (Bollettino ufficiale n. 50 del 10 dicembre 1914) e successive che venissero emanate a complemento od a modificazione.

---

Il presente ordine di servizio sostituisce ed annulla gli ordini di servizio n. 48-1907 e n. 318-1909.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 3, 11, 32, 40, 41, 42, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

## Ordine di servizio n. 282. (M.).

### Elenco dei carri misti normali per l'inoltro delle merci in collettame a p. v. (Edizione 1915 - Parte II^a).

(Vedi ordini di servizio n. 217-1908 e n. 137-1915).

È stata pubblicata la parte seconda dell'elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a piccola velocità, edizione 1915, la quale abroga e sostituisce la parte seconda dell'elenco stesso - edizione 1908.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 20 *e* 21, *ai controllori del materiale, al personale delle gestioni* (*merci*) *ed ai guadafreni scritturali.*

---

## Ordine di servizio n. 283. (M.).

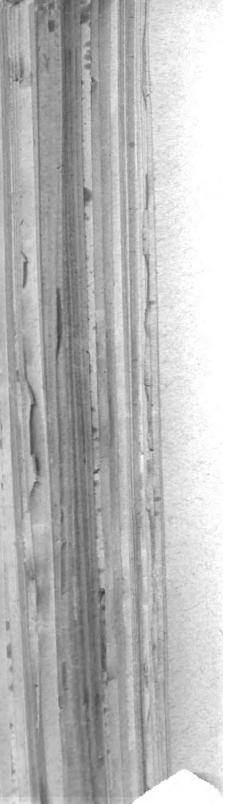
### Servizio di corrispondenza merci con la tramvia a vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

(Vedi ordini di servizio n. 313-1911 e 212-1912).

A datare dal 18 ottobre 1915 il servizio di corrispondenza merci con la tramvia a vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore viene esteso anche ai trasporti di colli indivisibili di peso superiore alle tre tonnellate.

In conseguenza di quanto sopra, nel « prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » a pagina 159 si dovrà cancellare la nota segnata con la lettera *a*) in calce al relativo prospetto e contrassegnare con le lettere *a*) e *b*) le attuali note *b*) e *c*).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 284. (C.).**

**Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei carri di derrate alimentari spediti a piccola velocità accelerata.**

(Vedi ordine di servizio n. 228-1915).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'ordine di servizio n. 280-1910, si avverte che la facoltà di compiere, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata è accordata anche alle ditte sottoindicate, le quali dovranno aggiungersi nell'elenco allegato all'ordine di servizio n. 307-1913:

GARRIBBA Luigi — Barletta.

CASTAGNARO Spiridione — Barletta.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

**Ordine di servizio n. 285. (C.).**

**Viaggi dei conduttori di bestiame.**

Per opportuna norma del personale interessato, si comunica che d'ora innanzi i custodi di bestiame potranno prendere posto nei carri bestiame che debbono scortare anche quando siano muniti di biglietti di andata e ritorno.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

## Ordine di servizio n. 286. (C.).

### Servizio merci italo-francese con la P. L. M.

Con decorrenza dal 16 ottobre 1915, dovranno introdursi nella nomenclatura della tariffa diretta italo-francese con la P. L. M. le seguenti aggiunte:

Pag. 88

/1539ª/1138ª/ Sodio — perossido di — vedi Disp. reg. All. I n. XLIXª/11/8/15/I/-/10/11●/-/-/I/-/10/11●/-/-/1/.

Pag. 110

/1138ª/1539ª/ Peroxyde de sodium /.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

---

## Circolare n. 70. (C.).

### Tassazione delle " saracinesche ".

Le « *saracinesche* » per chiusura dei corsi d'acqua, quando sono fornite di meccanismi di sollevamento, sono da tassarsi come « macchine e meccanismi non nominati ».

La stessa tassazione è da farsi per le « *valvole a saracinesca* » che sono costituite da tubi di ghisa aventi valvole mobili per regolare il passaggio dell'acqua.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

---

**Circolare n. 71.** (C.).

**Trasporti militari.**

**(Vedi ordine di servizio n. 122-1915 e circolari n. 60 e 65 1915).**

Allo scopo di eliminare le anormalità che tuttora si verificano nell'eseguimento dei trasporti militari di materiali, derrate e merci in conto corrente, con l'indebita utilizzazione delle richieste mod. 444, il Ministero della guerra ha pubblicato nel n. 64 del *Giornale militare* c. a., la circolare n. 753 che qui appresso si trascrive:

MINISTERO DELLA GUERRA.

N. 753. - **Trasporti - Spedizioni di materiali eseguite abusivamente in conto corrente** (Direzione generale servizi logistici e amministrativi) 8 ottobre 1915.

Nonostante le tassative disposizioni che regolano i trasporti di materiali e di merci *in conto corrente* e le vive raccomandazioni fatte dal Ministero con la circolare n. 538, inserta nel *Giornale militare* del corrente anno, continua a verificarsi il fatto che da parte di autorità militari vengono abusivamente consegnati - IN BIANCO - a ditte private, fornitrici dell'esercito, i modelli 444, firmati dalle autorità medesime, coi quali tali ditte ottengono il trasporto delle merci *in conto corrente*, danneggiando così l'amministrazione militare, che è gravata di spese per trasporti che non dovrebbero essere a suo carico, e l'amministrazione ferroviaria, che percepisce la tassa a *tariffa militare* in luogo di quella *ordinaria*.

Questo Ministero, col concorso dell'Intendenza generale dell'esercito e della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, attende alle volute indagini per accertare i lamentati abusi e procedere, poi, sia amministrativamente, sia penalmente, a carico dei

responsabili. Intanto, per ottenere che gli abusi stessi non abbiano a ripetersi e per impedire che si possa fare ancora uso dei detti moduli rilasciati IN BIANCO, che si suppone siano ancora in possesso di ditte private, il Ministero, d'accordo con l'amministrazione ferroviaria, dispone che, a partire dal *20 corrente*, siano osservate RIGOROSAMENTE le seguenti norme:

1) I modelli 444, presentati alle stazioni ferroviarie per spedizioni in *conto corrente* - completati in ogni loro parte a norma delle disposizioni vigenti - dovranno essere muniti della seguente dichiarazione, scritta possibilmente in rosso e firmata dalla autorità che rilascia il modulo:

« *Sotto la mia responsabilità affermo che la presente spedizione è di interesse militare e la relativa spesa fa carico alla amministrazione della guerra.* (*Circolare n.* 753 *del* Giornale militare *del* 1915).

*firma*

(*Grado, cognome e nome*)

2) In detti moduli dovrà risultare indicata, tanto come mittente, quanto come destinataria, una autorità militare. Solo nel caso in cui nella località di destinazione non esista alcuna autorità militare (e quindi neppure un comando dei reali carabinieri), dalla richiesta potrà risultare come destinatario un privato.

3) La presentazione dei modelli 444 alle stazioni ferroviarie, dovrà sempre essere fatta dal personale appartenente al-

l'amministrazione militare (1).

Se la spedizione debba avere inizio da località diversa da quella in cui ha sede l'autorità che, avendo stipulato il contratto, rilascerà il mod. 444, questa o delegherà una autorità del luogo di partenza, inviandole, *completati in ogni loro parte*, i detti moduli (e le correlative note di spedizione o lettere di porto), ovvero invierà sul posto una persona idonea, munita di tali documenti, per eseguire la spedizione.

4) Le stazioni ferroviarie, dalla data predetta, NON ESEGUIRANNO SPEDIZIONI IN CONTO CORRENTE se i modelli 444 non siano muniti della predetta dichiarazione, o sia in essi indicato COME MITTENTE una ditta privata, o vengano presentati da personale non militare (1).

(*Omissis*)

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

*Il Ministro*
ZUPELLI

Con la citata pubblicazione si conferma, in sostanza, il punto II della circolare n. 65, inserita nel « Bollettino ufficiale » n. 37 del 16 settembre 1915, nel senso che dalle richieste mod. 444 (e quindi anche dai documenti mod. CI-118 *e* CI-119) debbono figurare mittenti e destinatarie *esclusivamente* le autorità militari, a meno che nella località di destinazione non esista alcuna di dette autorità (e quindi neppure un comando dei reali carabinieri), nel qual caso soltanto il trasporto potrà essere diretto ad un privato, le cui generalità dovranno però risultare sulle richieste mod. 444.

Inoltre, mediante la presentazione dei trasporti da personale appartenente all'amministrazione militare, come pure mediante la dichiarazione di cui al punto 1), si toglie qualunque ingerenza

---

(1) Come personale dell'amministrazione militare si intende anche quello delle imprese presidiarie di trasporto, accreditate presso le stazioni ferroviarie, in quanto sono, per contratto, obbligate ad eseguire, se richieste, le operazioni di consegna o di svincolo delle spedizioni delle amministrazioni militari.

da parte di terzi e si rende altresì impossibile l'abusiva utilizzazione di richieste *in bianco* che fossero ancora in possesso di privati.

Tali prescrizioni costituiscono pertanto condizione essenziale per dar corso in conto corrente ai trasporti di cui trattasi, e su di esse si richiama la particolare attenzione di tutto il personale, perchè ne accerti sempre la rigorosa osservanza, respingendo quindi, senza eccezioni, le richieste che non portassero la precitata dichiarazione o non venissero presentate come è stabilito.

Mentre pertanto sarà da considerarsi annullato l'ultimo capoverso del punto II della predetta circolare n. 65, avvertesi che ogni infrazione alle suindicate disposizioni, da parte del personale di questa amministrazione, verrà rigorosamente punita.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

**Comunicazione.**

*Esclusione dalle gare.* — Fino a nuovo avviso la ditta Ing. Achille Iesi fu Emilio, domiciliato in Roma, resta esclusa dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

---

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

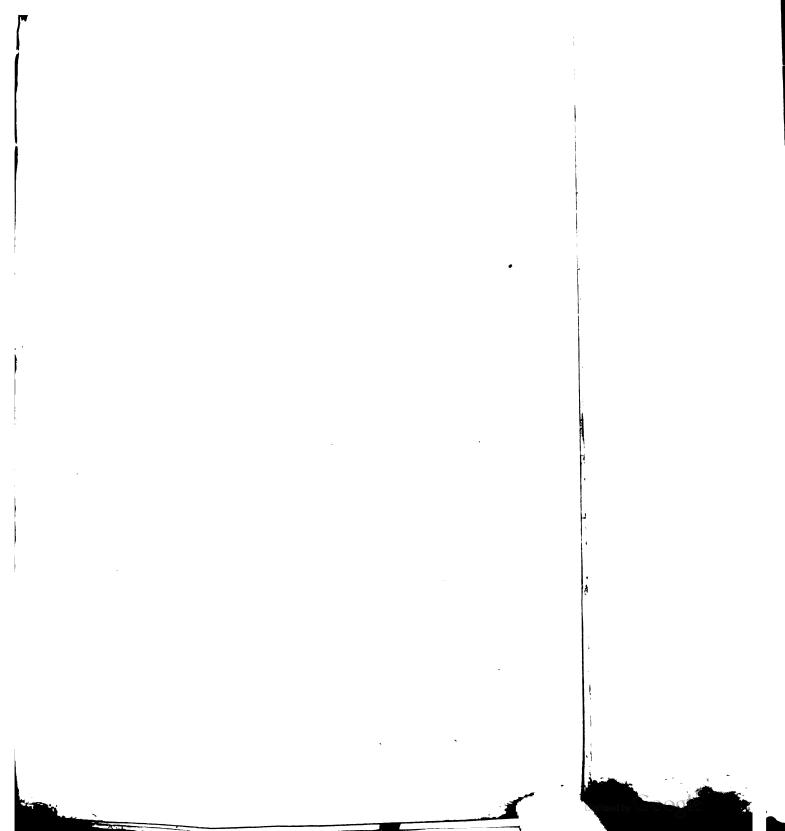
MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

123501 - **Gribaudo** Pietro - manovale - Squadra rialzo Torino Sm. - soldato degli alpini - morto il 28 agosto 1915.

167182 - **Martini** Luigi - manovale in prova - Stazione di Verona P. V. - soldato degli alpini - morto il 17 settembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

- **Cenedese** Silvio - cantoniere avventizio - Sezione Lavori Padova - soldato del genio - morto il 15 agosto 1915.

154872 - **Fanfani** Ubaldo - disegnatore in prova - Sezione Lavori Parma - sergente del genio - morto l'11 settembre 1915.

**Ordine di servizio n. 19v (S.).**

**Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli senatori e deputati.**

I. — Come dall'ordine di servizio n. 10v (S) del 15 ottobre 1914 (bollettino ufficiale n. 42), i biglietti gratuiti serie B° ed i relativi buoni bagaglio, emessi per il 2° anno della XXIV$^a$ Legislatura, non potranno essere accettati oltre la mezzanotte del 25 ottobre 1915.

Però, il viaggiatore al quale scadessero il biglietto ed i buoni bagaglio durante la corsa può utilizzarli sino alla stazione per la quale sono stati vidimati, o per quella ove eventualmente intendesse di effettuare una fermata.

In ogni altro caso, i viaggiatori che presentassero biglietti serie B° scaduti di validità, dovranno pagare il biglietto a tariffa ordinaria; altrimenti il personale di controlleria dovrà ritirare il biglietto serie B° e regolarsi come è indicato qui appresso al punto IV.

II. — Per il 3° anno della XXIV$^a$ Legislatura verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 25 ottobre 1915 e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 25 ottobre 1916, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono principalmente per due righe trasversali in croce di color *rosa* riportate sul biglietto, e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 3° della XXIV$^a$ Legislatura.

III. — Nel caso di viaggiatori muniti di biglietto serie B°, trovati in disguido per effetto di erronea vidimazione da parte della biglietteria, il personale di controlleria deve ritirare il biglietto e

richiedere il pagamento del percorso effettuato in deviazione dall'itinerario normale. Ed ove i viaggiatori medesimi rifiutino di eseguire tale pagamento, li munirà di mod. Ci 204 senza prezzo, per l'ulteriore percorso che devono compiere per raggiungere l'itinerario normale e proseguire fino a destino.

Analogamente dovrà praticarsi pei portatori di biglietti serie B°, che siano trovati in disguido in dipendenza di erronee indicazioni o per difetto di sorveglianza da parte del personale, o quando consti altrimenti la loro buona fede.

IV. — Nei casi invece di irregolarità addebitabili esclusivamente alle persone a cui favore furono rilasciati i biglietti serie B°, come per esempio nel caso di viaggiatori che li utilizzino per una via diversa da quella normale allo scopo di effettuare fermate in stazioni non comprese nel percorso diretto, o di viaggiatori che si valgano di biglietti serie B° intestati ad altra persona, o di biglietti alterati con raschiature o cancellature del percorso e dei timbri delle stazioni, oltre a ritirare il biglietto sarà da provvedersi in confronto dei detti viaggiatori, per il percorso abusivamente seguito, come per i viaggiatori a tariffa ordinaria, applicando, a seconda dei casi, gli articoli 10, 33 o 34 delle tariffe e rilasciando, dopo avvenuto il pagamento, un mod. Ci 204 senza prezzo per il percorso non ancora effettuato ed al quale hanno diritto in base al biglietto serie B° di cui sono in possesso.

In caso di rifiuto ad effettuare il pagamento delle dovute tasse e sopratasse, non verrà rilasciato ai detti viaggiatori il mod. Ci 204 senza prezzo in sostituzione del biglietto serie B°, da ritirarsi, e saranno da adottare verso di essi i medesimi provvedimenti stabiliti per i viaggiatori ordinari.

V. — In tutti indistintamente i casi di disguido o d'irregolarità dovrà farsi rapporto all'ufficio superiore, allegando il biglietto serie B° ritirato, i cui estremi devono essere riportati, come di regola, sul mod. Ci 204, quando quest'ultimo sia rilasciato.

VI. — Si rammenta inoltre in modo particolare, che i biglietti serie B° e i buoni bagaglio non possono essere validi che *da* o *per* Roma e per percorsi (terrestri o marittimi) esclusivamente delle ferrovie dello Stato: che per i biglietti in partenza da Roma non è ammessa la rinuncia al percorso iniziale; che la linea da

percorrere tra i due punti estremi del percorso è la più breve, restando però in facoltà dei portatori di seguire anche le linee facoltative e le deviazioni, tanto fra le stazioni estreme come tra quelle intermedie, ammesse per i viaggiatori muniti di biglietto a tariffa ordinaria.

I biglietti B° debbono sempre essere completati con l'indicazione del percorso, del nome e cognome della persona che viaggia, della data del rilascio e firmati a penna dall'onorevole Senatore o Deputato.

I biglietti comunque modificati sono da tenersi validi soltanto quando la correzione sia autenticata dalla firma dell'onorevole Senatore o Deputato che li ha rilasciati.

VII. — Per quanto riguarda le persone, a favore delle quali vengono rilasciati i biglietti B° ed i buoni bagaglio, devesi tener presente che il regolamento lascia al Senatore ed al Deputato di giudicare a chi la concessione può essere fatta; perciò il personale delle stazioni e di controlleria dovrà limitarsi a fare quelle riguardose e riservate indagini che crederà opportune per assicurarsi, quando abbia dubbio, che chi viaggia sia effettivamente la persona il cui nome è inscritto nel biglietto, riferendo alla Superiorità, se del caso, il risultato delle indagini stesse.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.

ANNO VIII - N. 42

21 OTTOBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

Roma, ottobre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

(*Per memoria*).

**In appendice:**



**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

**Ordine di servizio n. 287.** (M. e L.).

**Attivazione di due posti telegrafici intermedi fra Codroipo e Pasian Schiavonesco e fra quest'ultima stazione ed Udine; del doppio binario fra Codroipo ed Udine; del nuovo segnalamento delle stazioni di Pasian Schiavonesco e di Udine, lato Mestre e Portogruaro, e degli apparati centrali nella stazione di Udine.**

Come da circolari a suo tempo pubblicate dal Compartimento di Venezia sono stati attivati:

*a*) Il giorno 10 giugno 1915, un posto telegrafico intermedio fra le stazioni di Codroipo e di Pasian Schiavonesco alla progressiva chm. 109 + 785, incluso nel circuito n. 4514 con la chiamata P. C., e protetto da due semafori ad un'ala di 1ª categoria situati entrambi a m. 400 dal posto, e preceduti da altro d'avviso, alla distanza di m. 743 quello verso Mestre e di m. 900 quello verso Udine.

*b*) Il giorno 14 giugno 1915, un secondo posto telegrafico intermedio fra le stazioni di Pasian Schiavonesco e di Udine alla progressiva chm. 119 + 935 incluso nel circuito n. 4515 con la chiamata U. C., e protetto pure da due semafori ad un'ala di 1ª categoria collocati, quello verso Mestre a m. 400 e quello verso Udine a m. 410 dal posto, e preceduti dal relativo semaforo d'avviso alla distanza di m. 700 il primo e di m. 900 il secondo.

Tutti i detti segnali si trovano a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano e sono manovrati da ciascun posto mediante due apparecchi a due manovelle equilibrate.

*c*) Il giorno 6 luglio 1915, il servizio a doppio binario sul tratto Codroipo-Pasian Schiavonesco della linea Udine-Mestre.

In dipendenza del raddoppio sono stati sistemati i deviatoi ed i binari della stazione di Pasian Schiavonesco e gli impianti di segnalamento, quest'ultimi nel modo seguente:

*Lato Mestre.* — Semaforo a sbalzo con ala di 1ª categoria ac-

coppiata ad altra d'avviso situato a m. 489 dall'asse del F. V., e preceduto a m. 750 dal corrispondente semaforo d'avviso.

*Lato Udine.* — Semaforo a sbalzo con ala di 1ª categoria accoppiata ad altra d'avviso situato a m. 483 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 778 dal corrispondente semaforo d'avviso.

Detti segnali si trovano alla sinistra del binario rispetto ai treni ai quali comandano e la loro manovra è effettuata a mezzo di due apparecchi a 3 manovelle equilibrate addossati al F. V. ed è collegata mediante serrature e fermascambi tipo F. S. a quella dei deviatoi inseriti sui binari di corsa.

*d*) Il giorno 1° agosto 1915, il servizio a doppio binario sull'ultimo tratto Pasian Shiavonesco-Udine, e contemporaneamente nella stazione di Udine, lato Mestre e Portogruaro, gl'impianti di segnalamento e di sicurezza in appresso descritti:

1. Un semaforo di partenza collocato a m. 340 dall'asse del F. V., a due ordini di ali, di cui la più alta comanda alle partenze dai binari di tettoia dei treni diretti a Portogruaro e la più bassa alle partenze dagli stessi binari per Mestre.

2. Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria collocato a m. 514 dall'asse del F. V., che comanda agli ingressi ai binari di tettoia dei treni provenienti da Mestre.

3. Un semaforo ad un'ala di 2ª categoria posto a m. 781 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, che comanda agl'ingressi ai binari di tettoia dei treni provenienti da Portogruaro.

La manovra dei detti segnali è collegata mediante serrature e fermascambi tipo F. S. a quella dei deviatoi interessanti i binari di corsa, e viene eseguita con un apparato centrale, tipo Saxby, situato in apposita cabina (cabina A) a m. 387 dall'asse del F. V., verso Mestre.

4. Un semaforo verso Mestre a candeliere: l'ala di 1ª categoria situata sulla piantana più alta comanda ai treni diretti al F. V., e porta accoppiata l'ala d'avviso del segnale di cui al punto 2; l'ala di 1ª categoria situata sulla piantana più bassa comanda ai treni diretti al fascio merci detto « Sacca ».

Detto semaforo a candeliere è situato a m. 282 dal deviatoio estremo, ed è preceduto a 650 metri dal corrispondente segnale d'avviso.

5. Un semaforo collocato all'estremità del fascio merci, verso Mestre, che comanda alle partenze dalla Sacca dei treni per quella direzione.

Detti segnali ed i deviatoi inseriti sui binari di corsa all'estremo della stazione, lato Mestre, sono manovrati da un apparato centrale tipo Saxby situato in apposita cabina (cabina B) a m. 1086 dall'asse del F. V.

Detti segnali si trovano a sinistra del binario rispetto ai treni ai quali comandano.

Il F. V. concede alle cabine A e B e queste si scambiano opportunamente fra loro consensi elettrici sui segnali di protezione e di partenza sopra indicati.

Il F. V. e le cabine A e B sono fra loro in comunicazione telefonica.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Venezia.*

---

**Ordine di servizio n. 288.** C.

**Trasporti di materie pericolose e nocive.**

**(Vedi ordine di servizio n. 219-1915).**

Alla Società italiana pel petrolio ed affini « Nafta » è stata estesa la facoltà di eseguire dalla stazione di Spezia spedizioni a carro completo di petrolio in lattoni comuni prismatici, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dagli ultimi due capoversi della nota (1) all'art. 7 della « Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe », pubblicata con l'ordine di servizio n. 132-1914.

Di ciò dovrà farsi cenno nell'anzidetta nota della menzionata Istruzione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 72. (C.).**

**Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.**

(Vedi circolari n. 21 e 44-1915).

A seguito delle comunicazioni fatte colla circolare n. 44 del corrente anno, si riporta qui appresso l'elenco dei comuni dichiarati successivamente fillosserati.

Coll'occasione si raccomanda alle stazioni di curare rigorosamente, durante il prossimo periodo autunno-invernale, l'osservanza delle disposizioni del decreto ministeriale 11 agosto 1902, costituente l'allegato A all'ordine di servizio 250-1909, che vieta l'esportazione dai comuni fillosserati o sospetti delle materie atte a diffondere la fillossera.

Tale raccomandazione deve sopratutto essere tenuta presente dalle stazioni delle provincie di Alessandria, Bari, Bergamo, Brescia, Catanzaro, Como, Cosenza, Firenze, Foggia, Lecce, Milano, Novara, Pavia, Pisa, Potenza, Reggio Calabria, nelle quali, a quanto riferisce il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il traffico delle viti si esercita su vasta scala.

PIEMONTE.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

*Circondario di Casale Monferrato.* — Altavilla Monferrato — Grazzano — Ponzano Monferrato.

VENETO.

PROVINCIA DI UDINE.

*Circondario di Pordenone.* — Cordenons.

PROVINCIA DI VERONA.

*Circondario di Verona.* — Grezzana.

## ABRUZZI.

PROVINCIA DI CHIETI.

*Circondario di Vasto.* — Vasto.

## PUGLIE.

PROVINCIA DI FOGGIA.

*Circondario di Foggia.* — Lucera.

PROVINCIA DI LECCE.

*Circondario di Gallipoli.* — Muro Leccese — Scorrano.
*Circondario di Lecce.* — Corigliano d'Otranto — Soleto.

## BASILICATA.

PROVINCIA DI POTENZA.

*Circondario di Melfi.* — Palazzo S. Gervasio.
*Circondario di Potenza.* — Banzi — Genzano.

## CALABRIE.

PROVINCIA DI COSENZA.

*Circondario di Cosenza.* — Fagnano Castello.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

**Circolare n 73. (M C. R.**

**Cambi sull'estero.**

A cominciare dal giorno 25 corr. mese oltre la comunicazione del cambio sulla Francia, fin qui notificato, verrà fatta anche quella del cambio sulla Svizzera.

Le stazioni dovranno pertanto applicare, quando occorra, e per la parte che si riferisce al percorso estero tanto per i viaggiatori e bagagli, quanto per le merci in servizio internazionale:

*a*) il cambio sulla Francia per i servizi in transito da Modane e Ventimiglia;

*b*) il cambio sulla Svizzera pei servizi in transito da Chiasso, Luino, Domodossola e Chiavenna.

---

**Comunicazione.**

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto del 29 settembre 1915, n. 52, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta GIOVANNI MOLINARI, di cui è unico proprietario il sig. Molinari Giovanni fu Agostino, domiciliato in Milano, industriale in tessuti.

---

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

## MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Soave** Carlo - manovale avventizio - Stazione Alessandria - soldato di fanteria - morto il 27 giugno 1915.

- **Bianchi** Giuseppe - canneggiatore avventizio - Servizio costruzioni - soldato di fanteria - morto il 30 giugno 1915.

(153683) - **Fornacciari** Armido - manovale - Deposito combustibili Parma - soldato di fanteria - morto il 31 luglio 1915.

- **Maioli** Angelo Fortunato - manovale avventizio - Stazione Luino - soldato di fanteria - morto il 20 agosto 1915.

- **Poggianti** Gino - manovale avventizio - Stazione Grosseto - soldato di fanteria - morto il 23 settembre 1915.

(152882) - **Zizzo** Carmelo - manovale - Deposito locomotive Catania - marinaio - morto il 27 settembre 1915.

## MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Violante** Andrea - manovale avventizio - Stazione di Rocca Imperiale - soldato di fanteria - morto il 9 agosto 1915.

# SENTENZE

## Rappresentanza in giudizio dell'amministrazione. - Direttore generale e Capi compartimenti.

*Le norme del R. D. 28 giugno 1912 n. 728 relative alla rappresentanza in giudizio dell'Amministrazione ferroviaria portano anche alla determinazione della competenza* ratione loci *nel senso cioè che debbono istituirsi nel contradditorio dei Capi compartimento ed avanti le Autorità giudiziarie che hanno sede nella loro circoscrizione, le azioni nascenti da rapporti contrattuali ed extracontrattuali sorti nell'ambito dei Compartimenti stessi.*

*Il Direttore generale può essere citato soltanto avanti le Magistrature di Roma per rapporti litigiosi ivi formatisi.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA - Sezione I - sentenza 29 luglio-9 settembre 1915 (*est. Simonetti*) - Ferrovie Stato c. Siciliano e Cannella.

IN DIRITTO.

Attesochè l'azione di risarcimento di danni, intentata dal Cannella e dal Siciliano non si fonda su un contratto interceduto fra essi e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma sul fatto che, in conseguenza delle costruzioni per la ferrovia Cosenza-Paola, un danno è derivato ad essi, attori, ne consegue che l'azione conforme su questo punto il giudicato costituitosi dalla sentenza 21 dicembre-15 gennaio 1913 del tribunale civile di Cosenza, deve essere proposta davanti l'autorità giudiziaria del luogo in cui il convenuto ha il domicilio o la residenza.

Ora siccome l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è organizzata in modo da avere vari uffici, ciascuno dei quali ha

attribuzioni e funzioni proprie ed esclusive, l'indagine da farsi, per risolvere la controversia in esame, relativamente alla competenza o meno del tribunale di Roma, e alla validità e nullità della citazione, è quella di esaminare in base alle leggi e regolamenti vigenti, a quale ufficio sia data la rappresentanza giuridica dell'Amministrazione stessa, e se esso sia in Roma, in ordine e per gli effetti della proposta azione di risarcimento dei danni, perchè ciò acclarato, sarà facile applicare alla specie la norma relativa alla competenza per territorio che è data dalla residenza dell'ufficio che ha tale rappresentanza e che va citato.

Attesochè, essendo secondo la legge organica delle ferrovie dello Stato del 7 luglio 1907, n. 429, la rappresentanza in giudizio dell'Amministrazione ferroviaria affidata, tranne le deroghe, di cui all'art. 872 codice di commercio e 137 reg. tariffe, esclusivamente al Direttore generale delle ferrovie stesse, residente in Roma, l'azione intestata con la citazione 5 novembre 1912, che andava proposta al domicilio del convenuto a norma dell'art. 90 del codice di procedura civile, doveva essere spiegata dinnanzi al tribunale di Roma e non a quello di Cosenza, onde questo ultimo rettamente dichiarò, senz'altro dire, la sua incompetenza, con la sentenza che ha ora l'autorità di giudicato.

Ma intanto il regio decreto 28 giugno 1912 n. 728, la cui legittimità, non s'impugna, ha modificato la legge del 1907 circa la rappresentanza giudiziaria delle ferrovie dello Stato, avendo stabilito con l'art. 12, che fermo restando l'art. 872 del codice di commercio, relativo alle azioni nascenti dal contratto di trasporto, la rappresentanza della Amministrazione nelle cause di competenza delle Magistrature sia ordinarie sia amministrative, spetta al capo del compartimento in cui risiedono le dette magistrature.

Nel compartimento di Roma però al capo di esso è sostituito il Direttore generale. Da tali norme discende in modo non dubbio, che dovendosi convenire in giudizio l'Amministrazione ferroviaria occorre citare chi è investito in forza di disposizioni obbligatorie e tassative della rappresentanza giuridica dell'Ente, cioè appunto i Capi di compartimento e pel compartimento di Roma il Direttore generale. Nè si dica che, essendosi iniziato il giudizio in Roma, si doveva citare il Direttore generale ciò che si è fatto, e che in ogni caso, il Direttore generale rappresenta l'Ente e quindi a lui

non può essere fatta la citazione oltre che al Capo di compartimento.

Invero vi sono uffici che esercitano le loro attribuzioni, relativamente all'Amministrazione ferroviaria, su tutto il territorio dello Stato, in cui sono linee esercitate da questa, e vi sono uffici che hanno più limitate ed uguali attribuzioni ma in una sfera, molto più ristretta di territorio.

E questi ultimi hanno la rappresentanza dell'Ente, perchè ad essi attribuita dalle norme suddette ma nell'ambito del territorio in cui esercitano le loro attribuzioni, e solo relativamente a tutti quei fatti, in conseguenza dei quali si controverta, messi in essere in questo territorio. Ed invero si appalesa chiaro quanto sia arbitrario e in aperta opposizione delle norme fondamentali del rito e dei più rudimentali principî di una retta amministrazione sostenere che sia in facoltà della parte citare a suo libito il Capo di compartimento o il Direttore generale, sotto il riflesso che si è adita un'autorità giudiziaria avente giurisdizione sul luogo in cui risiede l'ufficio del Capo di compartimento o della Direzione generale, o sotto il riflesso che il Direttore generale rappresenta tutto l'Ente, e quindi può in ogni caso essere citato lui. Ma ragionando così, a parte l'ibridismo nascente dal fatto di due uffici contemporaneamente investiti della rappresentanza giudiziaria per un solo ed unico fatto; a parte il carattere di esclusività che è insito nell'attribuzione della rappresentanza si dimentica che per le liti sorgenti dalla costruzione e dallo esercizio di strade ferrate, il Direttore generale non ha il carattere di rappresentante di tutto l'Ente, ma quello di rappresentante del solo compartimento di Roma, perchè accanto a lui vi sono altri uffici ai quali non può togliersi, in omaggio ad una pretesa rappresentanza generale in giudizio, la rappresentanza loro attribuita. Una siffatta strana concorrenza dovrebbe trovare sostegno in una norma legale o regolamentare, e questa non si trova. Questa concorrente rappresentanza urterebbe da un lato contro il fatto che ogni capo compartimento, come lo stesso Direttore generale, ha l'attribuzione di rappresentare l'Ente amministrazione, ma solo in un determinato territorio e pei fatti che in esso succedono e non già per la citazione in esso convenuta, e da un altro lato urterebbe contro la parola chiara ed esplicita del decreto suddetto, dalla quale risulta

inammissibile una sì strana facoltà di citare il Capo di compartimento o il Direttore generale in Roma a proprio libito e placito. La legge invero attribuisce la rappresentanza non in seguito ad una citazione ma in base a criteri discrezionali i quali servono a stabilire dove va fatta la citazione.

In contrario si avrebbe la più caotica anarchia nella difesa giudiziaria della Amministrazione ferroviaria costretta a difendersi dove altri vuole, si frustrerebbe lo scopo avuto dal legislatore di attuare un decentramento giudiziario ed amministrativo, resosi necessario per l'enorme cumulo di controversie portato innanzi alle magistrature di Roma, e si costringerebbe l'Amministrazione, e per inevitabile reciprocità, chi da essa è convenuta, a difendersi in luoghi lontani ove c'è poco agio di ben difendersi, dalla intentata lite.

Attesochè dalla esclusiva rappresentanza dell'Ente conferita ad ogni Capo compartimento per le liti che sorgono in conseguenza dell'esercizio o impianto delle strade ferrate nei confini del territorio del compartimento stesso, deriva che quando con l'atto del 9 marzo 1914 il Cannella e il Siciliano hanno convenuto il Direttore generale innanzi al tribunale di Roma hanno citato non il legittimo contradditore, ma una persona che non ha capacità di stare in gudizio in cui si controverte di un danno avvenuto in seguito a costruzione di una linea ferroviaria fuori del territorio del compartimento di Roma, ma in quello del compartimento di Reggio Calabria.

Attesochè tenendo presente le norme che regolano la rappresentanza non è il caso di preoccuparsi dello stato di fatto sorto dal giudicato di Cosenza e dare ad esso un valore decisivo nel risolvere la questione della competenza, perchè non vi può essere alcun giudicato il quale, per una lite intentata dopo il 1° luglio 1914 possa far disconoscere la nuova norma circa il legittimo contradditore e la competenza di conoscerla e risolverla. Questa infatti è di ordine pubblico e non può regolarsi che sulla base sola ed esclusiva delle norme relative, in vigore nel tempo in cui l'azione si propone e si svolge.

D'altronde è risaputo che dichiarare la propria incompetenza, come fece il tribunale di Cosenza, non significava affermare la competenza del tribunale di Roma in modo che questo ora sarebbe,

nell'ipotesi favorevole ad essi Cannella e Siciliano della legittimità cioè di una dichiarazione di competenza del tribunale di Roma fatta da quello di Cosenza necessariamente investito, in forza del giudicato, della competenza a conoscere della lite. Invero il tribunale di Cosenza non ha fatto che riconoscere che nella lite portata a sua cognizione non era applicabile, quanto alla competenza per territorio l'art. 92 del codice di proc. civile, ma sibbene l'art. 90, il foro cioè del domicilio del convenuto, e su questo punto si è costituito il giudicato. Ma lasciando da parte che l'affermazione che sia competente il tribunale di Roma non si trova nella sentenza suddetta, la quale non fa che constatare, che nello stato della legislazione del tempo in cui si emetteva e nello stato di fatto, nel territorio in cui ha giurisdizione il tribunale di Cosenza, non c'è la residenza del rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, onde la sua incompetenza, è certo che il tribunale di Cosenza lasciò insoluta la questione del dove risieda il convenuto, cioè l'ufficio che per la causa del danno chiesto avesse la rappresentanza giuridica dell'Amministrazione ferroviaria.

Anche ammesso, ciò che non è, che con detto giudicato si sia, in modo implicito e per conseguenza necessario, stabilita definitivamente la competenza del tribunale di Roma a conoscere e decidere la controversia, questa incompetenza implicitamente affermata, permarrebbe fin che permane la legislazione sotto l'impero della quale è avvenuta la pronuncia giudiciale.

Ma ben diverso è il caso attuale nel quale c'è stato un mutamento di legislazione, che semplificando e riordinando i varî servizi nella complessa Amministrazione ferroviaria delle ferrovie, ha liberato la Direzione generale da un soverchio cumulo di attribuzioni e ha dato insieme norme nuove per determinare chi sia il legittimo rappresentante delle ferrovie, nel foro del cui domicilio è dato intendersi l'azione a norma dell'art. 90 del codice di procedura civile, trattandosi di obbligazione derivante dalla legge non già dal contratto, onde è che deve senz'altro dichiararsi la incompetenza territoriale del tribunale di Roma, e la nullità della citazione del 9 marzo 1914 con la quale si è convenuto innanzi a quel Collegio il Direttore generale delle ferrovie che non ha la rappresentanza dell'Amministrazione per un rapporto giuridico sorto nell'ambito del compartimento di Reggio Calabria.

Attesochè le spese vanno a carico di chi soccombe e soccombenti sono il Cannella e il Siciliano per avere istituito un giudizio innanzi al tribunale di Roma incompetente per ragione di territorio.

*Per questi motivi.*

**La Corte.** - Intesi i procuratori delle parti, respinta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione, fa diritto all'appello proposto dal Direttore generale delle ferrovie dello Stato con atto del 1° luglio 1914, contro la sentenza del giudice delegato della prima sezione del tribunale di Roma 11-20 maggio 1914, e però in riforma di tale sentenza, dichiara l'incompetenza per territorio dello stesso tribunale di Roma a provvedere sulla domanda proposta dai sigg. Cannella Giovanni e Siciliano Ercole con citazione del 9 marzo 1914, e conseguentemente dichiara la nullità di questo atto di citazione.

# MASSIMARIO

**Personale. - Pensione eccezionale. - Mogigrafia (crampo degli scrivani).**

*L'art. 18 del testo unico sulle pensioni 22 aprile 1900, n. 229, subordina il trattamento di pensione eccezionale alla condizione che la inabilità dipenda da ferite o da altre lesioni riportate a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni, oppure da febbri malariche contratte per ragioni di servizio.*

*Avendo quindi la legge prevista la speciale infermità contratta a causa di servizio (febbri malariche) che può dar luogo al trattamento di pensione eccezionale, non è consentito di estendere il trattamento stesso anche ai casi di infermità in genere, da cui gli agenti possano venir colpiti (nel caso concreto* mogigrafia *o* crampo degli scrivani).

CORTE DEI CONTI - Sezioni Unite. - Decisione 18 giugno 1915 (*est. Melani*). - Stramigioni c.° FF. SS.

**Personale. - Infortuni sul lavoro. - Limiti del mandato al perito giudiziale. - Capacità lavorativa generica e specifica. - Competenza.**

*Cade in errore il giudice, il quale, nel disporre la perizia medica, dà incarico al perito di accertare se le conseguenze del sofferto infortunio siano tali da consentire all'infortunato di continuare a compiere le funzioni relative alla sua qualifica nell'amministrazione (nel caso concreto quelle di* fuochista).

*E ciò sia perchè la legge sugli infortuni non consente una valutazione della diminuita capacità lavorativa in rapporto al lavoro*

*specifico, sia perchè l'autorità giudiziaria non può giudicare sul-l'attitudine dell'operaio ferroviario infortunato a continuare un determinato lavoro, al quale l'Amministrazione lo ha impiegato, senza invadere il campo dell'autorità amministrativa.*

CORTE DI APPELLO DI TRANI - sentenza 27 luglio 1915 (*est. De Martino*). - Salzano Salvatore c.° Ferrovie Stato.

**Personale. - Indennità di buonuscita. - Ex agenti meridionali.**

*La così detta indennità di buonuscita, quale corrisposta dalla Società delle ferrovie meridionali ai propri agenti esonerati dal servizio, costituiva un puro atto di liberalità, una spontanea elargizione, non già una obbligazione nascente dalla consuetudine.*

*Il personale quindi già dipendente dalle Meridionali, passato poi allo Stato, non può far valere diritto alcuno a detta indennità nei confronti dello Stato stesso* (1).

TRIBUNALE DI BOLOGNA - Sezione II - sentenza 27 luglio 1915 (*est. Pancrazi*). - Spiga c.° Ferrovie Stato.

Idem. - Natali c.° Ferrovie Stato.

---

(1) V. retro pagine 191, 201, 240 altre sentenze che rigettarono consimili domande.

## Errata-corrige

—

**Ordine di servizio n. 269. — Servizio di corrispondenza con la ferrovia Adriatico-Sangritana.** (Bollettino ufficiale n. 39-1915).

— Nel prospetto allegato a pag. 1039, nella prima colonna, aggiungere al nome « S. Pietro Avellana » la parola « Sangritana ».

— Nella stessa colonna cancellare dopo il nome « S. Vito Città » la parola « Sangritana ».

— Nella nona colonna dello stesso prospetto cancellare ad ogni riga la lettera *B*.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . . . L. 4.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

**Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.**

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 43 28 OTTOBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, ottobre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 89.

**erza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**appendice:**



**uarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

DECRETO LUOGOTENENZIALE, 26 *settembre* 1915, *n.* 1467, *col quale è approvato il progetto della costruzione di un binario di raccordo fra lo stabilimento della Società « Dinamite Nobel » in comune di Signa e la stazione ferroviaria di Carmignano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la domanda 1° febbraio 1915 della Società anonima dinamite Nobel, sedente ad Avigliana, con la quale si chiede, anche agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, l'autorizzazione per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo fra la stazione di Carmignano della linea Firenze-Pisa, delle ferrovie dello Stato, e lo stabilimento della Società dinamite Nobel, posto in località San Mommete, in comune di Signa;

Visto il progetto del raccordo portante il bollo 26 gennaio 1915 dell'ufficio del registro di Avigliana;

Ritenuto che la Società dinamite Nobel ha rilasciato in data 20 agosto 1915 la dichiarazione di sottomettersi alle condizioni dello speciale capitolato tipo di cui agli articoli 54 e 216 del testo unico, approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio di Stato;

Viste le leggi 25 giugno 1865, n. 2359, e 18 dicembre 1879, n. 5188, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, nonchè il R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447, col quale fu approvato il testo

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 ottobre 1915, n. 257.

unico delle leggi sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica e sugli automobili;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto 26 gennaio 1915 presentato dalla Società anonima dinamite Nobel, per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo allacciante il proprio stabilimento, sito in località San Mommete, in comune di Signa, e la stazione di Carmignano della linea Firenze-Pisa, delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Per la esecuzione delle espropriazioni e dei lavori contemplati nel citato progetto, è assegnato il termine di mesi diciotto dalla data del presente decreto.

Art. 3.

Il Governo si riserva ampia facoltà di modificare e di sopprimere anche l'esercizio del raccordo, senza compenso, quando creda ciò necessario per esigenze di servizio.

Art. 4.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 settembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 12 *settembre* 1915, *n.* 1503, *col quale viene autorizzata una maggiore spesa di lire* 306.000 *per la esecuzione dei lavori di costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 1° novembre 1914, n. 1244, da convertirsi in legge;

Ritenuta la necessità di autorizzare ulteriori fondi per la costruzione a cura diretta dello Stato della ferrovia Montebelluna-Susegana;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 ottobre 1915, n. 261.

pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

In aggiunta alla somma di L. 6.540.000 di cui all'articolo 1 del R. decreto 1° novembre 1914, n. 1244, è autorizzata la ulteriore spesa di L. 306.000 per far fronte agli impegni da assumere, entro l'esercizio finanziario corrente, per la esecuzione dei lavori di costruzione a cura diretta dello Stato della ferrovia Montebelluna-Susegana.

La detta somma di lire 306.000 da assegnare con decreto del ministro del tesoro, in aggiunta a quella stanziata al capitolo n. 263 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1915-916, sarà da provvedere con i mezzi stabiliti dall'articolo 3 della legge 23 dicembre 1908, n. 638, e successive.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento, per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## Ordine di servizio n. 289. (C.).

### Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio n. 181-1915).

Le ferrovie svizzere informano che, con validità immediata, la stazione di Rapperswil (St. Gallen) viene ammessa alla tariffa eccezionale n. 1 P. V. per trasporti di metalli, via Iselle.

Di conseguenza, a pag. 83 della parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera, le indicazioni relative alla citata stazione devono essere completate come appresso:

*Tariffa eccezionale n. 1 P. V*

| | | *a* | *b* | *c* | *d* |
|---|---|---|---|---|---|
| Rapperswil (St. Gallen) | Chiasso . . | 1.92 | 1.37 | 1.03 | 0.97 |
| | Pino . . . . | 1.68 | 1.20 | 0.90 | 0.85 |
| | Iselle . . . | 2.20 | 1.57 | 1.18 | 1.10 |

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 290. (C.).

### Trasporti a domicilio.

(Vedi ordine di servizio n. 273-1915).

Dal 1° novembre 1915 sarà chiusa l'agenzia di città per il servizio dei trasporti a domicilio tra il comune di Reggio Calabria e le stazioni locali.

Si dovranno pertanto cancellare le relative indicazioni a pag. 28 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », nonchè le lettere « G. P. » a pag. 48, colonna 14, del « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1914 », di fianco ai nomi delle stazioni di Reggio Calabria Centrale e Reggio Calabria Porto.

Egualmente, in conseguenza della soppressione del servizio presso la stazione di Serravalle Scrivia, resa nota con l'ordine di servizio n. 273-1915, si dovrà cancellare anche l'indicazione posta a pag. 79 dell'accennato fascicolo, relativa ai maggiori termini di riconsegna dei trasporti diretti a Gavi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 291.** (M. e C.).

**Cambio di nome della stazione di Pietra Elcina.**

A datare dal 1° novembre 1915, la stazione di Pietra Elcina, della linea Benevento-Termoli, assumerà la nuova denominazione di « Pietrelcina ».

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione giugno 1914 » si dovrà:

a pag. 44: depennare il nome della stazione di Pietra Elcina con le relative indicazioni e inscrivere tra le stazioni di Pietrasanta e Pieve Albignola il nome della stazione di Pietrelcina con le indicazioni che risultavano per la stazione di Pietra Elcina;

a pag. 96, tabella 103 (Benevento-Campobasso-Termoli): cambiare Pietra Elcina in Pietrelcina.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

a pagina 10 depennare il nome di « Pietra Elcina » e le relative indicazioni, e tra le stazioni di Pietrasanta e di Pieve Albignola aggiungere: Pietrelcina 65/8;

a pagina 65/8 cambiare il nome di Pietra Elcina in « Pietrelcina ».

Nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) si dovrà:

a pagina 29 depennare il nome di « Pietra Elcina » e le relative indicazioni e tra le stazioni di Pietrasanta e di Pieve Albignola aggiungere:

Pietrelcina /2/3/3/3/1/3/.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 292.** (M. V.).

**Circolazione carri serbatoi di proprietà privata adibiti al trasporto dell'alcool e del melasso.**

Si hanno in circolazione dei carri serbatoi di proprietà privata, inscritti nel nostro parco, adibiti al trasporto dell'alcool e del melasso, provvisti di un diaframma orizzontale interno che limita la capacità del serbatoio quando viene utilizzato pel trasporto del melasso. Tali veicoli portano all'esterno una riga rossa in corrispondenza dell'altezza del diaframma, seguita dalla scritta « livello del melasso » ed all'interno un piccolo disco fissato all'asta di manovra dei rubinetti di scarico situato anch'esso all'altezza del dia-

framma, per modo da rendere facile il constatare, guardando dal duomo, se il liquido oltrepassa o meno il livello prescritto.

Si richiama su tali carri l'attenzione del personale interessato, avvertendo che prima di ammettere il trasporto del melasso coi veicoli suindicati dovrà essere verificato con ogni cura il livello del liquido e che il far circolare tali veicoli col melasso a livello superiore a quello indicato potrebbe dar luogo a gravi inconvenienti.

Pertanto i carri serbatoi per trasporto alcool e melasso a parziale deroga della disposizione generale, secondo la quale i carri serbatoi devono di massima viaggiare completamente pieni, dovranno, quando siano adibiti al trasporto del melasso, viaggiare riempiti soltanto fino all'altezza del diaframma.

*Da distribuirsi agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 9, 40, 41, 42, 44 *e* 45.

---

**Ordine di servizio n. 293.** (M. e C.).

**Trasporti di materie pericolose e nocive.**

Dal 1° luglio 1915 la stazione di Apricena della linea Castellammare Adriatico-Foggia è stata ammessa ai trasporti in carri serbatoi, per conto del pubblico, di liquidi infiammabili delle categorie 8ª e 9.ª

In conseguenza, nell'elenco allegato *E* all'istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe, dovrà essere aggiunto nella sede opportuna il nome della predetta stazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 20, 21 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 294.** (M. C. e L.).

**Apertura all'esercizio della fermata di Scanzano-Belfiore.**

Dal giorno 1° novembre 1915 verrà aperta all'esercizio sulla linea Falconara-Orte, fra le stazioni di Pieve Fanonica e di Foligno, la fermata di Scanzano-Belfiore dotata dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva chm. 170 + 145,25 a destra nel senso Falconara-Orte;

— un binario di carico e scarico diretto ed uno di deposito allacciati al binario del Carnificio militare, binario che si distacca da quello di corsa al chm. 170 + 172,85 con deviatoio incontrato di punta dai treni pari;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria situati entrambi alla destra dei treni ai quali comandano ed alla distanza dalla punta del deviatoio di allacciamento di m. 810 quello verso Pieve Fanonica e di m. 590 quello verso Foligno. La manovra dei detti segnali sarà collegata, mediante serratura F. S., con quella dei deviatoi dei binari del Carnificio, di carico e scarico diretto e di deposito;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4489 con la chiamata S. C.

La fermata di Scanzano viene ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano:

*a*) di viaggiatori e bagagli;

*b*) di merci in collettame limitatamente alle spedizioni non eccedenti i chg. 500 costituite di colli del peso non superiore ai chg. 50 ciascuno se a G. V. ed ai chg. 100 se a P. V. O.;

*c*) di merci a carro completo a P. V. O., con obbligo alle parti di provvedere al carico ed allo scarico, qualunque sia la classe cui sono ascritte, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

La fermata stessa è inoltre ammessa, per conto esclusivo del Carnificio militare di Scanzano, ai trasporti a *carro completo* di merci a G. V., a P. V. Acc., e di bestiame.

La fermata di Scanzano effettuerà il versamento degli introiti alla cassa compartimentale di Ancona ogni cinque giorni con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte II) all'orario generale di servizio », nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nell' « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo », e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte di cui all'allegato al presente ordine di servizio.

Per le aggiunte ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, verrà provveduto in occasione della prossima ristampa dei fascicoli medesimi.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato all'ordine di servizio n. 294-1915.*

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » a pag. 9, fra i nomi di Scaletta Zanclea e Scarlino aggiungere:

Scanzano-Belfiore . . . LB-ve/A/160/.

Nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (vol. 1°, edizione giugno 1914), a pag. 56, fra i nomi di Scaletta Zanclea e Scarlino, aggiungere:

Scanzano-Belfiore /Orte-Ancona/Ancona/Perugia/91/V/B/G(13)/-
5° Foligno /A(14)/O/(15)/-B(14)/

e riportare in calce alla detta pagina le seguenti annotazioni:

(13) Limitatamente alle spedizioni di peso fino a chg. 500 e costituite di colli non superanti il peso di chg. 50 ciascuno. Ammessa anche ai trasporti a carro completo per esclusivo conto del Carnificio militare.

(14) Per esclusivo conto del Carnificio Militare.

(15) Limitatamente alle spedizioni in collettame di peso fino a chg. 500 e costituite di colli non superanti il peso di chg. 100 ciascuno, nonchè ai trasporti a carro completo con obbligo alle parti, per quest'ultimi, di provvedere al carico ed allo scarico, a qualunque classe appartengano, verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

A pag. 91 nella tabella (91) Roma-Ancona e diramazione Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola inserire fra Teron-

tola e Foligno il nome di Scanzano-Belfiore con le distanze seguenti:

| Stazione | | chm. | Stazione | | chm. |
|---|---|---|---|---|---|
| Da Roma Termini e Porta Maggiore | chm. | 171 | Da Ponte S. Giovanni | chm. | 33 |
| » Roma S. Lorenzo | » | 169 | » Perugia | » | 44 |
| » Portonaccio | » | 166 | » Ellera | » | 54 |
| » Sette Bagni | » | 154 | » Magione | » | 66 |
| « Monterotondo | » | 145 | » Passignano | » | 75 |
| » Fara Sabina | » | 134 | » Tuoro | » | 80 |
| » Poggio Mirteto | » | 122 | » Terontola | » | 87 |
| » Stimigliano | » | 114 | » Pieve Fanonica | » | 6 |
| » Civita Castellana Magliano | » | 101 | » Valtopina | » | 10 |
| « Gallese | » | 97 | » Nocera Umbra | » | 15 |
| « Orte | » | 88 | » Gaifana | » | 25 |
| » Nera Montoro | » | 79 | » Gualdo Tadino | » | 32 |
| » Narni Amelia | » | 72 | » Fossato | » | 38 |
| » Terni | » | 59 | » Fabriano | » | 54 |
| » Giuncano | » | 47 | » Albacina | » | 62 |
| » Morgnano S. Angelo | » | 32 | » Serra S. Quirico | » | 77 |
| » Spoleto | » | 30 | » Castelplanio Cupram. | » | 83 |
| » Campello sul Clitunno | » | 20 | » Montecarotto Castelbel. | » | 89 |
| » Trevi | » | 14 | » Jesi | » | 98 |
| » Foligno | » | 5 | » Chiaravalle | » | 108 |
| » Spello | » | 10 | » Castel Ferretti | » | 111 |
| » Assisi | » | 20 | » Falconara Marittima | » | 116 |
| » Bastia | » | 24 | » Palombina | » | 119 |
| | | | » Ancona | » | 124 |

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) si dovrà a pagina 37, fra i nomi delle stazioni di Scalenghe e Scarlino inserire:

Scanzano Belfiore /2/3/2/3/3/3/2/

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 12 fra i nomi delle stazioni di Scaletta Zanclea e Scarlino inserire:

Scanzano Belfiore 56/9 *bis*/

— a pag. 56 fra i nomi delle stazioni di Foligno e Pieve Fanonica inserire « 9 *bis*/Scanzano Belfiore » con la distanza e l'istradamento relativi, regolandosi come appresso:

Le stazioni della linea Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola dovranno rilevare la distanza per Scanzano Belfiore dalla tabella 91 a pag. 91 del Prontuario Generale completata come sopra è detto.

Le altre stazioni della rete dovranno invece formarla aggiungendo chm. 4 alla distanza esposta per Foligno e chm. 5 a quella esposta per Pieve Fanonica, e scegliendo poi quella che dal confronto resulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

---

## Ordine di servizio n. 295 (C.).

**Libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale. Libretti combinati svizzeri comprendenti percorrenze italiane di allacciamento.**

Giusta quanto venne disposto a suo tempo con diretta comunicazione alle nostre agenzie interessate, e come da partecipazione che ne fu data all'amministrazione gerente in Berlino, la distribuzione dei libretti a tagliandi combinati internazionali (*Verein*), comprendenti percorrenze italiane, è cessata in Italia ed all'estero dallo scorso mese di giugno (1915).

In relazione a ciò viene stabilito che, anche nella formazione dei libretti combinati svizzeri, comprendenti delle percorrenze italiane di allacciamento non si usino più, per tali percorrenze di allacciamento, specificate nell'allegato al presente i tagliandi del *Verein* indicati negli ordini di servizio n. 314-1912 e n. 114-1914, ma si adoperino invece i tagliandi di modello svizzero dei quali è riprodotto il facsimile nell'allegato all'ordine di servizio 141-1911.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 4, 5, 8, 9, 15 *e* 22.

---

*Allegato all'ordine di servizio n. 295-1915.*

## Elenco delle tratte italiane che possono essere comprese nei libretti combinati svizzeri distribuiti in Francia con biglietti carnets francesi e con biglietti circolari sud delle Alpi.

| PERCORRENZA | | Amministr.ne | Distanza | PREZZO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| da | a | | | 1ª cl. | 2ª cl. | 3ª cl. |
| o viceversa | | | km. | Franchi | | |
| Arona . . . . | Domodossola . . . | (*a*) | 56 | 8.15 | 5.45 | 3.40 |
| Arona . . . . | Varese . . . . . | (*a*) | 45 | 6.55 | 4.40 | 2.75 |
| Baveno o Stresa . | Arona . . . . . | (*a*) | 22 | 2.70 | 1.85 | 1.15 |
| Baveno o Stresa . | Domodossola . . . | (*a*) | 39 | 5.70 | 3.85 | 2.40 |
| Chiasso . . . . | Como S. G. . . . | (*a*) | 5 | 0.75 | 0.50 | 0.30 |
| Colico . . . . | Chiavenna. . . . | (*a*) | 27 | 3.95 | 2.65 | 1.70 |
| Colico . . . . | Sondrio . . . . | (*a*) | 41 | 6.00 | 4.00 | 2.50 |
| Como Porto . . | Menaggio . . . . | (*c*) | 35 | — | 3.05 | 1.65 |
| Domodossola . . | Iselle . . . . . | (*a*) | 20 | 2.95 | 2.00 | 1.25 |
| Laveno . . . . | Baveno o Stresa. . | (*f*) | 17 | — | 1.65 | 1.10 |
| Locarno . . . | Arona . . . . . | (*f*) | 75 | — | 5.20 | 3.05 |
| Locarno . . . | Luino . . . . . | (*f*) | 29 | — | 2.45 | 1.50 |
| Luino . . . . | Laveno. . . . . | (*f*) | 18 | — | 1.10 | 0.85 |
| Luino . . . . | Laveno Mombello . | (*a*) | 15 | 2.25 | 1.50 | 0.90 |
| Menaggio . . . | Colico . . . . . | (*c*) | 29 | — | 2.10 | 1.15 |
| Pino confine . . | Luino . . . . . | (*a*) | 15 | 2.25 | 1.50 | 0.90 |
| Sondrio . . . . | Tirano . . . . . | (*e*) | 26 | 3.35 | 2.35 | 1.55 |
| Varese . . . . | Porto Ceresio. . . | (*b*) | 15 | 1.25 | — | 0.65 |
| Varese Nord . . | Como Nord . . . | (*d*) | 29 | 2.50 | 1.80 | 1.25 |
| Varese Nord . . | Laveno Nord. . . | (*d*) | 23 | 2.00 | 1.40 | 1.00 |

(*a*) Ferrovie dello Stato. — (*b*) Ferrovie del Mediterraneo. — (*c*) Società di Navigazione «Lariana». — (*d*) Ferrovia Nord-Milano. — (*e*) Ferrovia Valtellina. — (*f*) Società di Navigazione sul Lago Maggiore.

## Ordine di servizio n. 296. (P.).

### Opera di previdenza a favore del personale.

Si porta a conoscenza del personale che il Consiglio di amministrazione, con deliberazione in data 15 ottobre andante, ha confermato per un altro biennio, a partire dal 3 novembre 1915, nella carica di Presidente del Comitato amministratore dell'Opera di previdenza il sig. *Riccio* gr. uff. Gaetano, Consigliere di amministrazione, ed in quella di membro di detto Comitato i sigg. *Barili* comm. Giuseppe, capo divisione a riposo, e *Giorgi* Ernesto, capo conduttore a riposo, scadenti dalla carica stessa per compiuto biennio a termini dell'art. 2 del regolamento per il funzionamento di detta Opera.

---

## Circolare n. 74. (C.).

### Trasporti militari.

(Vedi ordine di servizio n. 122-1915 e circolari 50 e 65-1915).

D'accordo con l'Autorità militare e a deroga di quanto è stabilito al capo I, punto 1°, della circolare n. 65-1915, avvertesi che d'ora innanzi gli ufficiali subalterni ed assimilati, viaggianti isolatamente per ragioni di servizio o per proprio conto, non potranno, nei *treni direttissimi*, prender posto neppure nei compartimenti di prima classe riservati agli ufficiali, restando così ammessi soltanto nella seconda classe di detti treni.

Sono però mantenute le eccezioni di cui ai comma *a*) e *b*) del paragrafo 23 del « Regolamento pei trasporti militari », le cui disposizioni, per effetto di quanto precede, vengono integralmente ripristinate.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

---

**Circolare n. 75.** (M.).

**Trasporti di materie pericolose e nocive.**

(Vedi circolare n. 41-1915).

A parziale modificazione dell'art. 5, capov. 8, della Istru
per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni pei
sporti (art. 4, capov. 9, delle Norme relative) si ammette
carri aperti carichi di zolfo siano fatti precedere invece che d
chiuso, da un carro aperto vuoto, o contenente materie inerti

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 1
14, 15, 18, 19, 20 *e* 21.

---

**Istruzione n. 3.** (S. R. C.).

**Aumento tasse di bollo e registro. - Diritto fisso sui telegrammi p**

(Decreto Reale 12 ottobre 1915, n. 1510).

I. A norma dell'art. 1° dell'allegato *C* al decreto Reale 1
tobre 1915, n. 1510, a partire dal giorno 21 ottobre 1915 le
fisse di bollo, di importo non inferiore a L. 0,60 compresi i d
e l'addizionale, sono aumentate come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| da L. 0,60 e da L. 0,65 | . . . . . . . | a | L. 0,70 |
| » 1,25 | . . . . . . . | » | 1,35 |
| » 1,90 | . . . . . . . | » | 2,00 |
| » 2,50 | . . . . . . . | » | 2,70 |
| » 3,75 | . . . . . . . | » | 4,00 |
| » 5,00 | . . . . . . . | » | 5,40 |

Fino a quando non vengano istituiti i nuovi valori bollati
prensivi dell'aumento sovracitato potrà essere utilizzata la

attualmente in uso, previa applicazione di marche fino a complemento della tassa stabilita, purchè nel complesso non siano applicate più di 6 marche. L'annullamento delle marche complementari potrà chiedersi agli uffici del registro e del bollo. Le parti, però, potranno anche applicare e annullare direttamente le dette marche con la scritturazione della data e della firma, avvertendo che la data di annullamento deve corrispondere a quella dell'atto per cui è usato il foglio e il modulo.

A partire dal 1° novembre 1915, tanto la tassa stabilita dall'art. 35 della legge 7 luglio 1907, n. 429, quanto le altre tasse fisse stabilite dalla I e III parte della tariffa annessa alla legge di registro, sono raddoppiate. Le tasse fisse suddette sono soggette all'aumento di tre decimi ed all'addizionale. Conseguentemente la tassa fissa normale che gli uffici del registro percepiranno per gli atti inerenti all'esercizio ferroviario sarà di L. 2,70 per il 1° originale e di L. 1,35 per il 2° originale; per ogni allegato, di qualunque specie, gli uffici stessi percepiranno la tassa di L. 2,70. Sarà pure percepita la tassa di bollo sui contratti pei quali si corrisponde una somma superiore a L. 5, la quale tassa da un minimo di L. 0,05 può arrivare a L. 0,50 secondo le disposizioni specifiche contenute nell'art. 3 del suddetto decreto. Infine, per quanto concerne le denunzie verbali (case dei ferrovieri, sfalcio d'erba e simili) è da notare che gli uffici del registro percepiranno dal 21 ottobre 1915 L. 0,10 per ogni esemplare fornito ai privati. È pertanto necessario che i moduli dell'Amministrazione, prima di essere adoperati, siano presentati all'ufficio del bollo straordinario perchè sia percetta la nuova relativa tassa. A questo proposito si raccomanda di vigilare a che le denuncie verbali in parola siano sottoposte alla formalità della registrazione (quando non ne siano esenti per ragione dell'importo) entro il termine di giorni 20 dalla data dell'inizio della locazione, per non decadere dal beneficio della riduzione della tassa normale e ciò ai termini dell'art. 16 del decreto suddetto.

II. A norma del punto 2 dell'art. 3 dell'allegato *C* suindicato, le bollette o quietanze, ricevute ordinarie (quindi anche per spese anticipate, assegni, ordini di rimborso, caparre di vagoni, note di affrancazione, rimborsi per carico e scarico, ecc.) e le bollette per

quietanze non ordinarie, le note, i conti e le fatture, anche se sprovviste della sottoscrizione, sono soggette a tassa di bollo stabilita nelle seguenti misure:

| Tassa di cent. | | per le somme superiori a L. | | ma non a L. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Tassa di cent. | 5 | per le somme superiori a L. | 5 | ma non a L. | 10 |
| » » » | 10 | » » » | 10 | » » | 100 |
| » » » | 20 | » » » | 100 | » » | 1000 |
| » » » | 30 | » » » | 1000 | » » | 5000 |
| » » » | 40 | » » » | 5000 | » » | 10000 |
| » » » | 50 | » » » | 10000 | e per le ricevute senza determinazione di somma. | |

Alla detta tassa sono pure soggette le ricevute di frutti, canoni, affitti e simili e le quietanze di stipendi, paghe, assegni, e competenze di qualsiasi natura, come pure le bollette per quietanze non ordinarie, quando sono staccate da registri a madre e figlia o rilasciate su moduli a stampa, fermo per queste ultime l'obbligo del pagamento della tassa di centesimi 10, anche quando il loro importo non ecceda le lire 10. S'intende che le tasse debbono sempre far carico alla parte liberata.

La tassa si corrisponde o mediante impiego di carta bollata di taglio corrispondente o col punzone o con marche annullate dagli uffici o direttamente dalle parti con la scritturazione della firma e, quando questa difetti, con la scritturazione della data attraverso la marca.

III. — Pure con decorrenza 1° novembre 1915, ai sensi dell'art. 1° dell'allegato *E* del citato decreto Reale, a tutti i telegrammi a pagamento, anche se accettati da uffici di ferrovie, è imposto, oltre le tasse vigenti, un diritto fisso di centesimi dieci per telegramma.

**unicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Con i decreti sottoindicati del Mi-
ro della guerra, sono state escluse dal fare offerte per tutti i
ratti di conto dello Stato, le seguenti Ditte:

*Decreto 2 corrente, n.* 53. — Ditta Canepa & Campi di Genova,
posta dai signori Canepa Arturo fu Michele e Campi Edoardo
Carlo - fornitori navali - domiciliati in Genova, via S. Bene-
o 12.

*Decreto 2 corrente, n.* 54. — Scuola preparatoria operaia
minile di Roma e la sua presidentessa signora Rosa Castelli.

*Decreto 4 corrente, n.* 55. — Ditta Colombi & C. di Cremona,
posta dai signori Colombi Alberto fu Luigi, industriale, e
zi Giovanni Carlo fu Giuseppe, cappellaio.

*Decreto 4 corrente, n.* 56. — Ditta Carlo Tantini di Firenze,
a quale è unico proprietario il sig. Carlo Tantini di Giuseppe,
canico, domiciliato in Firenze, via Bolognese n. 53.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

157105 - **Giublesi** Silvano - manovale - Deposito locomotive Piacenza - soldato di fanteria - morto il 26 giugno 1915.

- **Pepe** Federico - frenatore avventizio - Deposito P. V. Salerno - caporale di fanteria - morto il 5 luglio 1915.

- **Isola** Carmine - frenatore - Deposito P. V. Caserta - soldato di fanteria - morto il 28 luglio 1915.

- **Rinaldi** Giuseppe - manovale avventizio - Stazione di Casteggio - soldato dei bersaglieri - morto il 10 settembre 1915.

161795 - **Beretta** Luigi - cantoniere - Sezione lavori est Milano - caporale di fanteria - morto il 26 settembre 1915.

(VERDE)

**Circolare n. 9v (M.).**

**Premi temporanei per la buona utilizzazione e per la rapida circolazione del materiale da merci.**

A datare dalla mezzanotte dal 24 al 25 ottobre 1915 sono concessi i seguenti premi temporanei a favore del personale di stazione, che si presterà efficacemente per conseguire una più intensa utilizzazione ed una più rapida circolazione del materiale da merci.

### Premio A.

*a*) L. 0,05, per ogni carro partito, da corrispondersi alle stazioni di transito, le quali, nel periodo di una settimana, e cioè dalle ore zero del lunedì alle ore 24 della domenica successiva, fanno partire un quantitativo di carri carichi o vuoti non inferiore a quello dei carri carichi o vuoti arrivati nello stesso periodo di tempo. Da questo premio restano esclusi i carri che arrivano e partono con uno stesso treno o con treni che costituiscono un'unica condotta fra determinate località.

*b*) L. 1,50 per ogni carro fatto partire dalle stazioni predette in più di quelli arrivati nel periodo di tempo indicato al punto *a*).

La concessione dei premi sub *a*) e sub *b*) è subordinata alla condizione, che la stazione che vi concorre non limiti il ricevimento dei carri ad essa diretti, che componga regolarmente i treni coi quali li fa partire e che la somma dei carri giacenti alle ore 24 di tutti i giorni di una stessa settimana, non superi il doppio della somma dei carri arrivati nei singoli giorni dello stesso periodo settimanale.

Se in qualche stazione la rimanenza dei carri, all'inizio dell'attivazione del premio sub *a*) e sub *b*), fosse tale, rispetto alla media degli arrivi precedenti, da non lasciar prevedere la possibilità di ridurla entro i limiti predetti, durante la prima settimana, la stazione ne informerà tosto la propria Divisione Movimento, la quale potrà prorogare di alcuni giorni, non oltre però i sette, il primo periodo di tempo per conseguire il voluto equilibrio e concorrere ugualmente al premio.

Qualora nel periodo della settimana non si raggiungesse il pareggio fra i carri arrivati e quelli partiti, i carri fatti partire in meno non potranno più concorrere nelle settimane successive al premio sub *b*).

Al premio A sub *a*) e sub *b*) concorreranno soltanto, il personale dirigente il movimento (capi stazione - applicati al movimento), quello di manovra (capi manovra - capi squadra manovratori - manovratori) e quello addetto agli uffici del materiale.

A giudizio delle Divisioni, potranno essere considerati come di transito quelle stazioni che, trovandosi prossime a tratti acclivi di una linea, vengono incaricate di scomporre e ricomporre dei treni e quelle a contatto con altre ferrovie italiane od estere.

Non concorreranno al premio A gli scali marittimi.

## Premio B.

L. 1,50 per ogni giornata di sosta esatta su trasporti a carro completo, eseguiti (in qualsiasi stazione della rete) per conto di privati, esclusi quindi quelli in servizio e per conto delle Autorità militari.

Qualora le soste venissero in tutto od in parte condonate, l'agente riceverà, nel primo caso, un premio di L. 1,00 per carro (qualunque sia la durata della sosta) e nel secondo un premio ridotto nella stessa misura con la quale vennero ridotti i diritti di sosta.

## Premio C.

L. 0,50 per ogni carro vuoto inviato ai porti di Genova, Savona, Livorno, Spezia, Napoli e Torre Annunziata, da corrispon-

dersi alle sole stazioni designate dalle rispettive Divisioni per la fornitura ai porti predetti di determinate quantità giornaliere di carri, purchè i carri vuoti spediti giornalmente non siano in numero inferiore a quello stabilito e siano fatti partire, al più tardi, entro la giornata successiva a quella di arrivo.

I carri vuoti, fatti partire a soddisfacimento delle giornaliere stabilite dalle Divisioni Movimento, dovranno essere sempre scortati fino a destino con modulo M-130, sul quale dovrà essere iscritta, in caratteri leggibili e con matita turchina o rossa, la parola « giornaliera ».

È fatto assoluto divieto alle stazioni intermedie di trattenere i carri stessi, avvertendo che, per ogni infrazione a quest'ordine, sarà inflitta all'agente responsabile la multa di L. 5 per ciascun carro trattenuto.

### Premio D.

L. 1,00 per ogni carro (compresi quelli di altre Amministrazioni e quelli privati) arrivati a carico completo a G. V., P. V. A. od a P. V. O., in servizio locale, che viene rispedito, a carico completo a G. V., P. V. A. od a P. V. O., entro la giornata successiva a quella dell'arrivo.

Se il carro viene rispedito vuoto, il premio sarà ridotto a L. 0,50 per ciascun carro.

Le stazioni incaricate di spedire ai porti le giornaliere di materiale vuoto potranno concorrere al premio D, concesso pei carri arrivati carichi e partiti vuoti, solo quando abbiano soddisfatte interamente le giornaliere stesse.

Ai premi B, C, D potranno concorrere tutti quegli agenti di stazione che avranno direttamente contribuito a raggiungere le condizioni stabilite per la concessione dei premi stessi.

Le stazioni le quali concorrono al premio A compileranno un prospetto conforme al modello allegato I, indicandovi per ogni giorno e per ogni treno il quantitativo di carri carichi o vuoti arrivati e partiti, nonchè la rimanenza dei carri stessi alle ore 24.

L'allegato II dovrà comprendere i trasporti, pei quali si concede il premio B.

Nell'allegato III dovranno figurare i carri, inviati ogni giorno ai porti prestabiliti, i quali sono ammessi a fruire del premio C, nonchè il quantitativo dei carri che costituiscono le giornaliere assegnate alle singole stazioni.

Pei carri che concorreranno al premio D, le stazioni dovranno compilare un prospetto conforme all'allegato IV.

In base alle risultanze dei predetti allegati I, II, III e IV, i capi stazione od i capi gestione titolari effettueranno la liquidazione e la ripartizione del premio attenendosi, nello stabilire le quote parti, a quanto prescrive l'ordine di servizio n. 33-1906.

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione ogni giovedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal uopo sarà compilato nei modi d'uso il mod. R-94, che sarà versato come danaro alla cassa con la seguente motivazione:

« Premio temporaneo per intensificare l'utilizzazione e la circolazione del materiale. Circolare n. 9v-1915.

In questo modulo dovranno figurare le generalità degli agenti premiati e la relativa quota di premio.

Copia del mod. R-94 sarà trasmessa dalle stazioni alla Divisione Movimento dalla quale dipendono, insieme con gli allegati I, II, III e IV, anche nei casi in cui il premio risulta negativo.

Questi allegati saranno dalle Divisioni stesse completamente ed accuratamente controllati, onde accertare che i dati esposti siano esatti.

I capi stazione o capi gestione indicheranno, su apposito manifesto, da affigersi in un locale accessibile a tutto il personale, il quantitativo dei carri che concorrono giornalmente ai premi A, C, D e quello delle giornate di sosta, incassate per trasporti a carro completo, per le quali viene concesso il premio B, esponendovi pure l'ammontare di ciascun premio.

I capi stazione o capi gestione risponderanno in proprio di qualsiasi abuso che potesse avverarsi nell'applicazione di questi premi e nella liquidazione del loro ammontare.

A fine di togliere qualsiasi dubbio sull'interpretazione pratica delle disposizioni che riguardano il premio A, si riportano nell'allegato V alcuni esempi di applicazione del premio stesso.

Le Divisioni Movimento faranno accertare con frequenti verifiche sopra luogo, a mezzo degli ispettori di riparto e dei controllori del materiale e del traffico, che il provvedimento, oggetto della presente circolare, consegua gli utili risultati che l'Amministrazione se ne ripromette.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21 *ed ai controllori del materiale.*

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.

*Stazione di. . . . . .*

# Premio temporaneo *A.*

*Settimana dal. . . . . . . . al. . . . . . . . 191 .*

## Carri arrivati.

| NUMERO del Treno | Lunedi | | Martedi | | Mercoledi | | Giovedi | | Venerdi | | Sabato | | Domenica | | TOTALE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | com-plessivo |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totali. . . . | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## Rimanenza carri alle ore 24.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |

*Allegato* **I** *alla circolare n.* ***9v-1915.***

# Premio temporaneo *A*.

*Settimana dal. . . . . . . . al. . . . . . . . 191 .*

## Carri partiti.

| NUMERO del Treno | Lunedi | | Martedi | | Mercoledi | | Giovedi | | Venerdi | | Sabato | | Domenica | | TOTALE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | carichi | vuoti | com-plessivo |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totali. . . . | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## Liquidazione

*Carri partiti n.* . . . . . . . .
*Id. arrivati* » . . . . . . . .
***Differenza*** » . . . . . . . .

Carri da premiarsi. . { con L. 0.05 ciascuno n. . . . . L.
{ » » 1.50 » » . . . . »

TOTALE L.

| IMPORTO DEL PREMIO | |
|---|---|
| . . . . . . . . . | . . |
| . . . . . . . . . | . . |
| . . . . . . . . . | . . |

*Allegato* **II** *alla circolare n. 9v-1915.*

*Stazione di* . . . . . .

# Premio temporaneo *B.*

| SPEDIZIONE | | Provenienza | Natura della merce | Numero del carro | ARRIVO | | Consegna lettere d'avviso | | Svincolo | | Ritiro della merce | | Tasse di sosta incassate | Giornate di sosta corrispondenti | IMPORTO del premio | Annotazioni |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Numero | Data | | | | Data | Treno | Data | Ora | Data | Ora | Data | Ora | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | TOTALE L. | | | |

*Allegato* **III** *alla circolare n. 9v-1915*

***Stazione di . . . . .***

## Premio temporaneo *C.*

| Giornaliera stabilita dalla Divisione Movimento di . . . . . . | Data | Treno | Quantitativo dei carri vuoti partiti con ciascun treno. | Destinazione dei carri | Importo del premio | | Numero del mod. M-130 che scorta i carri vuoti |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | di partenza | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | Totale . . . | | | |

N.B. - Il numero dei singoli carri che concorrono a questo premio deve risultare alla finca 2 dell'allegato IV.

*Allegato* **IV** *alla circolare n. 9v-1915.*

*Stazione di.* . . . . . . . .

# Premio temporaneo *D.*

| Carro | | Arrivo | | | Provenienza | Partenza | | | Se carico o vuoto (1) | Destinazione | Importo del premio | *Annotazioni* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Marca | Numero | Data | treno | ora | | Data | treno | ora | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | |
| | | | | | | | | | | Totale L. | | |

(1) Se carico, indicare la natura della merce, se vuoto, esporre la lettera V.
*N. B.* — Nella finca n. 2 debbono inscriversi pure i numeri dei carri che concorrono al premio *C.*

*Allegato* **V** *alla circolare n. 9v–1915.*

**Esempi per l'applicazione del premio A *sub a)* e *sub b)* nei diversi casi stabiliti dalla circolare n. 9v - 1915.**

<table>
<tr><th rowspan="3">Casi</th><th rowspan="3">Somma della rimanenza dei carri alle ore 24 di ciascun giorno della settimana</th><th colspan="2">Carri</th><th colspan="2">Carri concorrenti al premio</th><th colspan="2" rowspan="3">Osservazioni</th></tr>
<tr><th>arrivati</th><th>partiti</th><th rowspan="2">di L. 0.05</th><th rowspan="2">di L. 1.50</th></tr>
<tr><th colspan="2">nel periodo di una settimana</th></tr>
<tr><td>I</td><td>8400 o inferiore</td><td>4200</td><td>4200</td><td>4200</td><td>—</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>II</td><td>id.</td><td>id.</td><td>4320</td><td>4200</td><td>120</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>III</td><td>id.</td><td>id.</td><td>4100</td><td>—</td><td>—</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="2">IV</td><td rowspan="2">8500</td><td>4200</td><td>4320</td><td>4200 (1)</td><td>120 (1)</td><td>con autorizzazione</td><td rowspan="2">della Divisione di ridurre, al massimo, entro due settimane la rimanenza a non più del doppio degli arrivi.</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>id.</td><td>—</td><td>—</td><td>senza autorizzazione</td></tr>
<tr><td rowspan="2">V</td><td rowspan="2">8400 o inferiore</td><td>4200</td><td>4100</td><td>—</td><td>—</td><td colspan="2">1ª settimana</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>4340</td><td>4300</td><td>40</td><td colspan="2">settimana successiva</td></tr>
</table>

(1) In questo caso il premio dovrà essere corrisposto con quello della settimana successiva, se in quest'ultimo periodo la stazione raggiunge le condizioni stabilite per concorrere al premio stesso.

# SENTENZE

## Contratto di trasporto. - Riconsegna a domicilio.

*Il trasporto a domicilio delle merci, dal mittente non dichiarate « ferme in stazione » o da riconsegnarsi « a domicilio », è una facoltà, non un obbligo dell'amministrazione ferroviaria.*

CASSAZIONE DI TORINO - sentenza 12 agosto-2 settembre 1915 (*Rel.* Casoli) - Ferrovie dello Stato c. Amirante Luciano.

### DIRITTO.

La questione assorbente della causa è quella sollevata nel 1° mezzo del ricorso, relativamente alla interpretazione degli articoli 92 e 120 delle tariffe e condizioni per i trasporti ferroviari, alleg. *D*, alla legge 27 aprile 1885, interpretazione la quale costituì essenzialmente la ragione del decidere nella sentenza denunciata.

Ora sembra al Collegio che l'interpretazione data a quelle disposizioni dalla Corte di Appello, come già prima dal Tribunale sia errata e non risponda nè alla lettera delle medesime, nè allo spirito che le informa per le esigenze dei trasporti in rapporto all'Amministrazione delle ferrovie.

In linea di fatto la Corte di merito ha posto come incontestato ed incontestabile:

Che nella città di Napoli l'Amministrazione ferroviaria ha stabilito il servizio per la presa e consegna delle merci a domicilio;

Che l'Amirante per la spedizione della merce in contesa, non ha fatto dichiarazione di non intendere provvedersi di tale

servizio nel modo previsto dal cap. dell'art. 120 delle tariffe, non avendo inserito o fatto inserire nello spazio destinato a quella dichiarazione le parole « *in stazione* »;

Che non venne fatta al domicilio del destinatario in Napoli la consegna della merce nelle quattro settimane posteriori al giorno fissato per la resa.

Ciò posto per fermo, la Corte giudicò, che non avendo l'Amirante manifestato nel modo suddetto la sua volontà contraria a che la spedizione seguisse colla consegna a domicilio, la consegna stessa doveva per il disposto dei citati articoli 92 (lett. *e*) e 120 delle tariffe essere necessariamente effettuata dalle ferrovie al domicilio del destinatario.

Ma questa, ad avviso del Supremo Collegio, non è la conseguenza che, data la premessa posizione di fatto, discende dalle disposizioni di legge invocate.

Prescrive l'art. 92 delle Tariffe alla lett. *e*), che la richiesta di spedizione deve contenere la menzione « *in stazione* » quando non vuolsi che la merce sia trasportata a domicilio nella località in cui esiste un tale servizio. E in proposito aggiunge il successivo art. 120, cap. 1° che « speditore il quale non intenda prevalersi di tale servizio — trasporto a domicilio — deve dichiararlo sulla richiesta di spedizione, nello spazio a ciò destinato, colle parole « *in stazione* ». In mancanza di siffatta dichiarazione l'Amministrazione *ha diritto* di consegnare le merci a domicilio ».

Da ciò la Corte di merito dedusse che, per espressa volontà del legislatore, il difetto della designazione « *in stazione* », viene equiparato alla manifestazione di volontà che l'Amministrazione faccia la consegna a domicilio.

Ora questa conseguenza sembra anzitutto trascendere il letterale significato dei termini usati dal legislatore nelle disposizioni suddette.

Certamente le espressioni citate non sono così chiare in modo assoluto da non prestarsi in qualche loro parte alla meno esatta interpretazione della Corte di Appello; e del resto è risaputo che in genere le disposizioni delle tariffe in esame non hanno sempre il pregio della precisione di linguaggio e tanto meno dell'esattezza giuridica.

Ma basta considerare le espressioni citate nel loro complesso per convincersi che alla prescrizione di apporre la designazione « *in stazione* » quando non si vuole che la merce sia consegnata a domicilio, non è correlativo il concetto che l'omissione di quella designazione significhi che si debba fare la consegna a domicilio. Il concetto strettamente correlativo invece sarebbe che, quando quella designazione non è apposta, resta esclusa la volontà contraria alla consegna a domicilio, ma da ciò solo non discende che al domicilio soltanto *debba* essere fatta la consegna dall'Amministrazione ferroviaria.

In altri termini lo speditore deve, secondo le tariffe, dichiarare nella richiesta di spedizione se vuole che la consegna abbia luogo a domicilio, nei luoghi in cui tale servizio esista od in stazione.

Se appone la designazione « *a domicilio* », la sua manifestazione di volontà non può dare luogo a dubbi; se invece tale designazione non è apposta e nemmeno è apposta quella « *in stazione* », l'Amministrazione ha la facoltà di eseguire la consegna al domicilio come in stazione. Il che viene appunto confermato dal citato capoverso dell'art. 120, in cui è detto che in mancanza della dichiarazione « *in stazione* » l'Amministrazione *ha diritto* di consegnare le merci a domicilio: *diritto* che, per la naturale e non dubbia significazione della parola, implica il concetto di facoltà, non mai di obbligo.

La legge in sostanza contempla espressamente soltanto il caso in cui lo speditore non voglia deliberatamente la consegna a domicilio, ed in questo caso gli impone di manifestare tale sua volontà coll'indicazione « *in stazione* ». Che se egli ciò non faccia, la legge stessa ha voluto espressamente valutare le conseguenze della mancata indicazione, col dare all'Amministrazione *il diritto* di fare la consegna a domicilio (con che non può essere escluso il diritto di consegnare in stazione). Il quale significato delle espressioni usate dal legislatore non può consentire la spiegazione datane dalla sentenza denunciata, col dire che quell'affermato diritto dell'Amministrazione (di consegnare a domicilio) è del tutto conciliabile con un corrispondente suo obbligo di consegnare appunto a domicilio, identificando così nel modo più completo il concetto di *obblig* con quello di *diritto*.

Ne giova l'osservanza aggiunta dalla sentenza, che la pretesa facoltà dell'Amministrazione di fare o meno, nel caso in esame, la consegna a domicilio lasci incerto lo speditore sul modo in cui si effettuerebbe la consegna. In verità lo speditore aveva il mezzo di assicurare l'effettuazione della consegna o in stazione o al domicilio con semplice sua dichiarazione espressa; egli sapeva che, non apponendo alcuna indicazione in proposito sulla richiesta di spedizione, lasciava all'Amministrazione la facoltà di consegnare in un modo o nell'altro a suo piacimento, di nulla pertanto egli può lagnarsi, se egli stesso, col non provvedersi nel modo di legge, si è assoggettato all'esercizio di quella facoltà dell'Amministrazione.

E appunto nel senso che si tratti di una facoltà di questa, di un *diritto* e non mai di un *obbligo* come si pretende nella sentenza denunciata, è tutto lo spirito delle disposizioni di legge in esame, oltrechè la lettera loro.

Il servizio di consegna a domicilio è certamente un servizio accessorio al contratto di trasporto ferroviario: servizio utile al destinatario per la maggior facilità e comodità della consegna, utilissimo alla ferrovia per lo sgombro dei carri e dei locali dalle merci in attesa di ritiro. Perciò mentre la Amministrazione ferroviaria può assumersi l'obbligo d'instituire in determinate località il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio, la legge colle sue disposizioni intese di far corrispondere a tale obbligo il corrispettivo della facoltà di eseguire la consegna a domicilio, in difetto di contraria volontà espressa dello speditore.

Si tratta quindi di un privilegio il quale è giustificato dallo scopo che si propongono tutte le disposizini delle tariffe (intese alla migliore organizzazione e disciplina del servizio dei trasporti), il quale perciò è più particolarmente determinato dalla necessità di provvedere alla celerità e regolarità dei trasporti medesimi collo sfollamento dei magazzini e dei binari ferroviari.

Pertanto il 1° mezzo del ricorso vuol essere accolto; e coll'accoglimento di tale mezzo vien meno la opportunità di prendere in esame gli altri due, come quelli che restano assorbiti dall'accolta decisione, imperocchè dovendosi annullare tutta la sentenza per aver disconosciuto il diritto dell'Amministrazione ferroviaria circa il modo di effettuare la consegna della spedizione controversa, diventa inutile l'esame delle altre violazioni di legge prospettate

nel ricorso circa il concetto di giacenza della merce in relazione a quello di perdita o smarrimento o circa la mancanza di motivazione e la contraddizione della sentenza sul dedotto obbligo di tutte le parti, anche nel contratto di trasporto ferroviario di contribuire lealmente alla regolare esecuzione del contratto medesimo.

*Per questi motivi* visti gli art. 547 e 544 c. p. c.

In accoglimento del 1° mezzo di ricorso nell'esame del quale restano assorbiti gli altri due mezzi, cassa la sentenza 21 novembre-11 dicembre 1914 della Corte di Appello di Torino, denunciata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per un nuovo esame della causa rimanda la medesima avanti la Corte di Appello di Casale Monferrato, la quale pronuncierà altresì sulle spese di questo giudizio di Cassazione.

---

# MASSIMARIO

**Infortuni sul lavoro. - Operaio alle dipendenze di una ditta appaltatrice. - Azione di danno contro l'Amministrazione ferroviaria. - Preposto e commesso. - Articoli 32 e 34 della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro.**

*L'esonero di responsabilità civile dell'imprenditore sancito dall'art.* 34 *della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, sussiste, per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, anche quando si tratti di operai che lavorino alla dipendenza di ditte che hanno avuto appalti da essa e che hanno provveduto alla assicurazione.*

*La detta Amministrazione non può quindi essere condannata al risarcimento dei danni reclamati da un operaio che sia rimasto ferito nel lavorare alle dipendenze di una ditta appaltatrice solo perchè dal magistrato penale sia stata dichiarato autore del ferimento un impiegato ferroviario, ma è necessario accertare se ricorrano le condizioni volute dall'art.* 32 *della legge citata e cioè, se esso impiegato riveste la qualità di preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro nella esecuzione del quale avvenne l'infortunio* (1).

*Un impiegato ferroviario che esegue materialmente un lavoro in base agli ordini ricevuti da chi ne aveva la dirigenza, non può considerarsi* preposto *ai sensi e per gli effetti di detto articolo.*

TRIBUNALE DI ANCONA - sentenza 15-16 luglio 1915 (*est.* Bucciante) - Volponi ved. Gaggiotti c. FF. SS.

---

(1) V. Cassaz. Torino nel Boll. 1911 - 259-235 e Corte App. di Perugia, id. 1912 - 159.

---

**Processo per omicidio colposo. - Infortunio sul lavoro. - Preposto e commesso. - Art. 32 della legge sugli infortuni. - Responsabilità civile.**

*L'Amministrazione delle ferrovie non risponde del delitto di un proprio dipendente quando non solo questi agisce arbitrariamente, eccedendo i limiti delle facoltà conferitegli, ma contro l'espresso divieto del regolamento da essa emanato e che il commesso era tenuto a rispettare.*

*Pertanto non risponde civilmente del fatto di un fuochista che, contrariamente agli ordini ricevuti dal mandante dal quale dipende ed alle disposizioni regolamentari, mette in moto una locomotiva e si rende autore di un omicidio colposo.*

*In ogni caso, poi, il fuochista ferroviario non riveste la qualità di preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro ai sensi e per gli effetti dell'art. 32 della legge sugli infortuni e, pertanto, quando egli si renda responsabile della morte di un agente coperto dalla assicurazione per gli infortuni sul lavoro, non può sorgere la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie.*

CORTE DI APPELLO DI MESSINA, Sezione Penale - sentenza 15 gennaio 1915 - Processo c. Sorce Andrea e Amministrazione.

**Giudice di rinvio e sue attribuzioni. - Infortuni sul lavoro. - Incapacità lavorativa. - Lavoro specifico e lavoro generico. - Somme pagate oltre i primi tre mesi di malattia. - Provvisionale. - Articolo 11 della legge sugli infortuni.**

*Quando una sentenza è stata annullata totalmente dal Supremo Collegio* (1), *il magistrato di rinvio è investito della cognizione di tutto quanto è oggetto della lite fra le parti in causa, trovandosi esse nella stessa condizione nella quale si trovavano prima della pronunzia della sentenza cassata.*

(1) Ved. Sent. Cassazione nel Bollettino 1914 – 7.

*La incapacità di un operaio ai sensi e per gli effetti della legge per gli infortuni degli operai, deve essere valutata, non in rapporto al lavoro specifico al quale era addetto quando egli rimase infortunato, ma in relazione al lavoro in genere.*

*L'articolo* 11 *della legge medesima, è applicabile anche agli operai ferroviari e, pertanto, dalla indennità a costoro spettante, si debbono dedurre le mezze paghe ad essi corrisposte nel periodo successivo ai tre mesi dall'infortunio* (1).

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI - sentenza 23 giugno-2 luglio 1915 (*est.* Colosimo) - Piva contro FF. SS.

**Infortuni sul lavoro. - Liquidazione della indennità. - Istituto assicuratore. - Forme e requisiti della accettazione o rifiuto della liquidazione. - Azione giudiziaria.**

*A termini dell'art.* 108 *del regolamento fatto in esecuzione della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, l'infortunato, prima di istituire il giudizio di liquidazione della indennità che sostiene essergli dovuta, è tenuto a comunicare all'Istituto assicuratore, con lettera raccomandata o della quale abbia ritirato ricevuta, i motivi per i quali non accetta la liquidazione propostagli dall'Istituto medesimo.*

*Quando non abbia ottemperato ad un tale obbligo, la domanda giudiziale da lui proposta deve essere respinta.*

TRIBUNALE DI ANCONA - sentenza 27 agosto 1915 (*est.* Venditti) - Pedini Ezio contro FF. SS.

(1) Ved. sentenza C. App. Napoli nel Boll. 1914 - 304 e Cass. Napoli id. 1913 - 255.

## Errata-corrige

—

**Circolare n. 73. - Cambi sull'estero.** (Bollettino ufficiale n. 42-1915).

In fine, dopo « Chiavenna », aggiungere « Tirano ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

| | |
|---|---|
| *Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . . .* | *L.* **4.00** |
| *Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . . . . . . . . . . . .* | » **8.00** |

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

NO VIII - N. 44 4 NOVEMBRE 1915

ILLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

---



---

Roma, novembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

DECRETO 31 *marzo* 1915, *n.* 244, *del Ministro delle Colonie, circa le norme amministrative e le modalità dei rendiconti per le spese delle costruzioni ferroviarie in Libia.*

## IL MINISTRO

### SEGRETARIO DI STATO PER LE COLONIE.

Ritenuta la necessità di determinare le norme amministrative per le costruzioni ferroviarie in Tripolitania e in Cirenaica, e le modalità da seguire dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato per il rendiconto delle relative spese al Ministero delle Colonie;

Sulla proposta del Direttore generale delle ferrovie;

Visto l'art. 13 del R. decreto 9 marzo 1913, n. 314, modificato col R. decreto 15 gennaio 1914, n. 75;

DECRETA:

### Art. 1.

Per ogni anno finanziario l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato presenta all'approvazione del Ministero delle Colonie una proposta contenente un preventivo delle spese occorrenti per gli studi, dirigenza, sorveglianza e liquidazione delle costruzioni di nuove ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica (spese di personale, d'ufficio e di campagna), distintamente per ciascuna colonia. Le spese comuni ai due governi saranno ripartite proporzionalmente alle spese sopra specificate.

Presenta, inoltre, all'approvazione del Ministero delle Colonie i progetti dei lavori per le costruzioni e per il completamento delle linee ferroviarie, nonchè le proposte per le provviste.

I progetti potranno essere di massima od esecutivi.

I progetti di massima conterranno il tracciato schematico della linea da costruirsi e le principali sue caratteristiche, insieme con un preventivo sommario della spesa.

Essi serviranno a decidere, udito il corpo consultivo tecnico, la costruzione della linea, disporne gli ulteriori studi e provvedere all'assegnazione dei fondi occorrenti.

I progetti esecutivi dovranno comprendere i piani ed i profili della linea, i tipi delle opere d'arte più importanti e dei fabbricati speciali, quelli normali delle opere minori e dei fabbricati ordinari, e le sezioni del corpo stradale.

Saranno corredati di una perizia generale del costo di costruzione, e delle relative analisi.

Nella relazione giustificativa, oltre ad una descrizione della linea, dovrà essere indicata quale parte dei lavori, e per quale ammontare, propongasi di eseguire in economia, e quale mediante appalti.

Quando l'ammontare degli appalti superi le L. 50,000, saranno allegati al progetto lo schema o gli schemi dei relativi contratti.

Potranno essere presentati separati progetti esecutivi per la formazione del corpo stradale, per la costruzione di opere d'arte di notevole importanza, per i fabbricati di stazione, e per tutti quegli altri lavori, che si ritenesse opportuno di eseguire in tempi successivi all'apertura della linea, e, particolarmente, per la provvista di materiali d'armamento o varii, come meccanismi fissi, apparecchi speciali ecc.

Anche per questi speciali progetti saranno seguite le norme predette.

Tutti i progetti eccedenti la spesa di L. 50,000 dovranno portare la clausola revisionale del competente servizio dell'Amministrazione delle ferrovie.

Art. 2.

Il Ministero delle Colonie, interpellati, se del caso, i corpi consultivi competenti, emette i decreti d'approvazione dei singoli progetti e di impegno della relativa spesa.

Determina inoltre, a sensi dell'art. 5 delle norme approvate con R. D. 9 marzo 1913, n. 314, modificato col successivo R. D. del 15 gennaio 1914 n. 75, il sistema da seguirsi per l'esecuzione dei lavori, e, quando non provvede direttamente al pagamento delle spese relative, somministra all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i fondi occorrenti.

### Art. 3.

In base a tali decreti l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dispone per le provviste e per l'esecuzione delle opere in economia e mediante appalto, e provvede, per quelle date in appalto, alla stipulazione dei relativi contratti, osservando per la loro approvazione le norme dell'art. 6 del R. D. 9 marzo 1913, n. 314.

### Art. 4.

Alle spese occorrenti per tali lavori ed acquisti provvede, a mezzo degli uffici libici o direttamente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale terrà in evidenza le relative partite e giustificherà periodicamente le corrispondenti erogazioni al Ministero delle Colonie. A tal uopo l'Ufficio centrale competente (Esercizio Navigazione) e gli uffici di Tripoli e di Bengasi istituiranno, per ogni approvazione di spesa, appositi partitari, dai quali possa desumersi, sia la spesa facente carico ad ogni approvazione ministeriale ed in base alla quale dovrà poi essere compilata la liquidazione finale, sia tutti gli altri dati occorrenti a stabilire il costo complessivo del lavoro o provvista agli effetti della assegnazione al patrimonio della rete dell'ammontare delle singole opere, manufatti, ecc.

Nei partitari dovranno figurare, inoltre, con i relativi estremi del documento (vaglia del tesoro od altro), le somme rimesse dal Ministero delle Colonie alla Amministrazione ferroviaria, e da questa al competente ufficio locale, per la esecuzione del lavoro o della provvista.

Art. 5.

Mensilmente gli uffici della Libia dovranno accertare l'esatta corrispondenza fra il totale delle somme iscritte sui partitari e le risultanze della contabilità, ed invieranno, insieme alla medesima, all'Ufficio centrale competente (Esercizio Navigazione), apposito riepilogo da servire all'Ufficio stesso per i riscontri ad esso demandati.

In detto riepilogo saranno ripartiti i totali delle scritture del mese, riferibili a ciascun partitario, tenendo presente che la somma complessiva deve corrispondere al saldo debitore, per lo stesso mese, del conto costruzioni.

Art. 6.

L'Ufficio centrale competente (Esercizio Navigazione) ricevute e riassunte le contabilità mensili degli uffici libici, e posti al corrente, per mezzo dei relativi documenti, i propri partitari, rassegnerà dette contabilità al Servizio Ragioneria, insieme a tanti elenchi dimostranti, per ciascuna delle varie approvazioni e dei relativi impegni di spesa, le somme erogate nel mese, e menzionandovi i documenti giustificativi che resteranno allegati alle contabilità suddette.

Art. 7.

Il Servizio Ragioneria, dopo aver accertato la regolarità degli atti ed appostovi il suo visto, provvederà a far firmare dal Direttore generale delle ferrovie dello Stato i suddetti elenchi, ed a rimetterli quindi, in duplice esemplare, a mezzo dell'Ufficio centrale competente (Esercizio Navigazione) al Ministero delle Colonie, come documento giustificativo delle spese sostenute.

Art. 8.

Compiuti e collaudati i lavori e ultimate le forniture, gli uffici della Libia compileranno le relative liquidazioni finali, dimostranti la spesa totale occorsa. Le liquidazioni dei lavori, opportu-

namente integrate delle quote per spese di studi, dirigenza, ecc.; e dei materiali, delle quali è stato conteggiato l'importo a carico dell'impegno cui le liquidazioni si riferiscono, serviranno a dare il costo completo dell'opera, agli effetti dell'assegnazione al patrimonio della rete, come è detto all'art. 4.

Un esemplare di tale liquidazione sarà volta per volta rimesso al Ministero delle Colonie per i provvedimenti di sua spettanza, nei riguardi del proprio bilancio.

Le liquidazioni dovranno portare la clausola revisionale del competente Servizio dell'Amministrazione delle ferrovie.

Roma, 31 marzo 1915.

*Il Ministro*
MARTINI.

DECRETO 5 *ottobre* 1915 *dei Ministri della marina e delle finanze, che detta le norme per l'applicazione del decreto Luogotenenziale* 18 *luglio* 1915, *n.* 1112, *pel trasporto dei combustibili liquidi per via di mare* (1).

I MINISTRI
DELLA MARINA E DELLE FINANZE
DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE COLONIE

Visti gli articoli 2 e 3 del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, relativo al trasporto dei combustibili liquidi per via di mare;

DECRETANO:

Art. 1.

I permessi di spedizione alle isole ed altre località costiere di difficile accesso per via di terra, delle merci comprese nell'art. 1

(1) Pubblicato nella *Gazzzetta Ufficiale* del 28 ottobre 1915 N. 265.

del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, debbono essere richiesti da coloro ai quali le spedizioni sono destinate al prefetto della Provincia ove le merci dovranno essere sbarcate.

Art. 2.

Di regola le domande devono essere presentate nella prima decade di ogni mese, ed indicare per ciascuna partita di merci della stessa natura la qualità ed il numero dei colli, il loro peso complessivo, il nome dello speditore e del ricevitore, nonchè il porto di imbarco e quello di sbarco.

Normalmente ogni singola domanda deve riferirsi alla provvista di ciascuna merce e di ciascun ricevitore per il periodo di un mese.

Tranne casi eccezionali, i prefetti non accetteranno domande che ripetano o modifichino domande di spedizione della stessa merce presentate nel mese in corso dallo stesso ricevitore.

Art. 3.

I prefetti comunicano le domande col mezzo più sollecito al Ministero della marina (Direzione generale marina mercantile) esprimendo il loro parere in merito.

Compete ai prefetti di tener nota delle domande ricevute affinchè esse non superino nel complesso il fabbisogno mensile normale di ogni località.

Essi dovranno inoltre vigilare che i rifornimenti siano ripartiti in equa proporzione fra i rivenditori di ogni località in modo da evitare gli accaparramenti.

Art. 4.

Il Ministero della marina comunica le proprie determinazioni al prefetto dal quale riceva la domanda, e, ove questa sia accolta, autorizza la capitaneria od ufficio del porto di imbarco della merce a dare il nulla osta per la spedizione.

Art. 5.

La capitaneria od ufficio di porto, informata la locale dogana ell'autorizzazione ricevuta, vista i recapiti della spedizione.

Le capitanerie ed uffici di porto tengono un registro dei per- nessi di spedizione accordati e periodicamente prendono visione, presso la locale dogana, dei documenti che comprovano l'avvenuto barco della merce nel porto di destinazione.

Per le spedizioni che superano i limiti stabiliti nell'art. 4 del ecreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, le capitanerie ed ffici di porto ne daranno immediato preavviso all'autorità marit- ima del porto di destinazione per il controllo dei quantitativi al nomento dello sbarco.

Art. 6.

Le spedizioni per la Sicilia delle merci comprese nell'art. 1 del ecreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, sono eseguite sol- nto per via di terra, ad eccezione degli olî vegetali che possono pedirsi anche per via di mare, con piroscafi sovvenzionati o delle errovie dello Stato, sempre con l'osservanza delle disposizioni che recedono.

Art. 7.

Per i rifornimenti di petrolio e benzina alla Sardegna, il Mi- istero della marina, sentiti i prefetti competenti, potrà provvedere caso di eccezionali bisogni, con mezzi di trasporto straordinari.

Art. 8.

I permessi di spedizione di combustibili liquidi e di lubrificanti er i rifornimenti di piroscafi delle società di navigazione sovven- onate, sono richiesti dalle società stesse direttamente al Mini- ero della marina con una domanda che contenga le indicazioni di ui all'art. 2 del presente decreto.

Art. 9.

Le navi-cisterna provenienti dall'estero con carico di merci indicate nell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, al loro arrivo nel primo porto di approdo del Regno, debbono denunciare all'autorità marittima, indipendentemente dalle ordinarie pratiche doganali, i quantitativi delle merci sopra indicate che si trovano a bordo, dichiarando quali operazioni intendono compiere tanto nel porto anzidetto quanto negli altri porti di rifornimento successivi.

Quando l'autorità marittima abbia dato il nulla osta per le operazioni richieste, la nave-cisterna si reca da un porto all'altro del Regno sotto scorta doganale, previa apposizione di suggelli alle bocche delle pompe e degli altri mezzi di estrazione o apertura di scarico.

L'autorità marittima di ciascun porto di partenza informa telegraficamente quella del porto di arrivo, circa le operazioni che la nave-cisterna è stata autorizzata a compiere colà, indicando inoltre i quantitativi del carico che la nave aveva a bordo alla partenza.

Art. 10.

Il Ministero della marina può autorizzare i capitani di porto a concedere il permesso di prosecuzione nel viaggio via mare per quelle partite di merci comprese nell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, che siano giunte dall'estero a un porto del Regno con destinazione definitiva ad altro porto del Regno e colonie.

Speciali istruzioni saranno date dal Ministero della marina ai capitani di porto per la concessione di tali permessi.

Art. 11.

Le merci comprese nell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, che siano dichiarate provviste di bordo dalle navi, barche, battelli, o galleggianti di ogni bandiera in arrivo nei porti del Regno, colonie e territori occupati, non possono

superare i quantitativi che l'autorità marittima locale riconoscerà strettamente indispensabili per i bisogni della navigazione rispetto al tipo della nave e al viaggio da compiersi.

Ogni eccedenza sui quantitativi così fissati dovrà essere sbarcata a spesa e per conto dell'armatore.

L'autorità marittima annoterà sul giornale nautico della nave tanto i quantitativi da essa fissati per il viaggio da compiersi quanto le eccedenze eventualmente sbarcate.

Art. 12.

Le disposizioni del presente decreto sono applicate anche per i rifornimenti alle colonie, intendendosi sostituito al prefetto il governatore della colonia.

*Roma*, 5 *ottobre* 1915.

*Il ministro della marina*
CORSI.
*Il ministro delle finanze*
DANEO.
*Il ministro delle colonie*
MARTINI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *ottobre* 1915, *n.* 1522, *che approva un elenco suppletivo di Comuni colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 *ai quali sono applicabili le disposizioni degli articoli* 1, 2 *e* 4 *del R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 27; *ed altro elenco di Comuni ai quali sono applicabili le sole disposizioni dell'art.* 2 *dello stesso R. decreto* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, d'accordo coi ministri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio;

Vista la legge 1° aprile 1915, n. 476;

Ritenuta la necessità di stabilire in quali altri Comuni, oltre quelli compresi negli elenchi approvati coi RR. decreti 7 e 14 febbraio e 22 aprile 1915, nn. 71, 72, 118, 542 e 543, si debba provvedere, a cura del Ministero dei lavori pubblici, alle opere indicate nell'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e siano da accordare i sussidi per le riparazioni previste nell'articolo stesso, i contributi, i mutui di favore ammessi dall'art. 2 del citato decreto per la riparazione e la ricostruzione di edifici pubblici, e i mutui e le esenzioni tributarie contemplati nell'art. 4, per la riparazione e ricostruzione di case appartenenti a privati;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Uff.* N. 267 del 30 ottobre 1915.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli elenchi *A* e *B* approvati col R. decreto 22 aprile 1915, . 542, ed ai soli effetti previsti nel decreto stesso sono rispettiva-
nente aggiunti i Comuni indicati negli annessi elenchi I e II, isti, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Per la riparazione e la ricostruzione degli edifici privati, i cui roprietari verranno a godere dei benefizi di cui agli articoli 1 e 4 el R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, è obbligatoria l'osservanza elle norme tecniche ed igieniche approvate con R. decreto ) aprile 1915, n. 573.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello tato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti el Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di rlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 ottobre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — DANEO — CARCANO — CIUFFELLI — CAVASOLA.

isto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## ELENCO I.

Elenco dei Comuni colpiti dal terremoto 13 gennaio 1915 nei quali si provvede a cura del Ministero dei lavori pubblici alle opere indicate nell'articolo 1 del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, e ai quali sono applicabili le disposizioni di cui agli articoli 1, 2 e 4 del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile stesso anno, n. 476, e per quanto riguarda i sussidi, i contributi, i mutui di favore e le esenzioni tributarie per riparazioni e ricostruzioni di stabili.

### PROVINCIA DI AQUILA

Campotosto.

### PROVINCIA DI CAMPOBASSO

Pettoranello di Molise.
Scapoli.

### PROVINCIA DI CASERTA

Marzano Appio.
Rocca d'Evandro.
Tora e Piccilli.

### PROVINCIA DI CHIETI

Turrivalignani.

### PROVINCIA DI PERUGIA

Contigliano.
Fara in Sabina (centro e frazioni Coltodino, Canneto, Borgo Quinzio, Palombara e Scarcialupo).
Magliano Sabino.
Mompeo.
Poggio Mirteto (frazione Castel San Pietro).
Pozzaglia (centro e frazione Pietraforte).
Rieti (frazioni Casette e Moggio Reatino).
Stimigliano.
Varco Sabino (frazione Poggio Vittiano).

PROVINCIA DI ROMA

Agosta.
Calcata.
Leprignano.
Rignano Flaminio.
San Gregorio di Sassola.

PROVINCIA DI TERAMO.

Ancarano.
Carpineto della Nora.
Celiera.
Torricella Sicura.

Visto, d'ordine di Sua Altezza Reale il Luogotenente Generale
di Sua Maestà il Re:

*Il ministro dell'interno*
SALANDRA.

*Il ministro del tesoro*
CARCANO.

*Il ministro delle finanze*
DANEO.

*Il ministro dei lavori pubblici*
CIUFFELLI.

*Il ministro d'agricoltura, industria e commercio*
CAVASOLA.

## ELENCO II.

Elenco di Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915 ai quali è applicabile la disposizione dell'art. 2 del R. decreto 21 gennaio 1915, N. 27, convertito nella legge 1° aprile stesso anno N. 476, per la riparazione e ricostuzione degli edifici pubblici provinciali e comunali e appartenenti ad enti morali aventi scopo di beneficenza, e degli edifici di uso pubblico.

### PROVINCIA DI CASERTA

Teano.

### PROVINCIA DI PERUGIA

Poggio Mirteto (centro).

### PROVINCIA DI ROMA

Olevano Romano.

### PROVINCIA DI TERAMO

Cermignano — Nocciano.

Visto, d'ordine di Sua Altezza Reale il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re:

*Il ministro dell'interno*
SALANDRA.

*Il ministro delle finanze*
DANEO.

*Il ministro del tesoro*
CARCANO.

*Il ministro dei lavori pubblici*
CIUFFELLI.

*Il ministro d'agricoltura, industria e commercio*
CAVASOLA.

# (117) Taranto-Reggio di Calabria

| Stazione | Taranto | Chiatona | Ginosa | Metaponto | S. Basilio Pisticci | Montalbano Jonico | Policoro | Nova Siri | Rocca Imperiale | Monte Giordano | Roseto Capo Spulico | Amendolara | Trebisacce | *Villapiana* | Torre Cerchiara | Sibari | Corigliano Calabro | Rossano | Mirto Crosia | S. Giacomo Colapezzati | Pietrapaola | Campana | Cariati | Crucoli | Cirò | Torre Melissa | Strongoli | Cotrone | Isola Capo Rizzuto | Cutro | S. Leonardo di Cutro | Roccabernarda | Botricello | Cropani | Sellia | Simeri Crichi | Catanzaro Marina | Squillace | Montauro | Soverato | S. Sostene | S. Andrea dell'Jonio | Badolato | S. Caterina dell'Jonio | Guardavalle | Monasterace Stilo | Riace | Caulonia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Taranto** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chiatona | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ginosa | 34 | 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Metaponto** | 44 | 27 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. Basilio Pisticci | 52 | 35 | 18 | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Montalbano Jonico | 60 | 43 | 26 | 16 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Policoro | 65 | 49 | 31 | 22 | 14 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nova Siri | 75 | 58 | 41 | 32 | 24 | 16 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rocca Imperiale | 79 | 62 | 45 | 36 | 28 | 20 | 14 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Monte Giordano | 86 | 69 | 52 | 42 | 35 | 27 | 21 | 11 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Roseto Capo Spulico | 94 | 77 | 60 | 50 | 43 | 34 | 29 | 19 | 15 | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amendolara | 98 | 82 | 65 | 55 | 47 | 39 | 34 | 24 | 20 | 13 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trebisacce | 108 | 92 | 74 | 65 | 57 | 49 | 44 | 34 | 30 | 23 | 15 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| *Villapiana* | 112 | 96 | 78 | 69 | 61 | 53 | 47 | 38 | 34 | 27 | 19 | 14 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Torre Cerchiara | 118 | 101 | 84 | 75 | 67 | 59 | 53 | 43 | 39 | 33 | 25 | 20 | 10 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Sibari** | 123 | 106 | 89 | 80 | 72 | 64 | 58 | 48 | 44 | 38 | 30 | 25 | 15 | 11 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Corigliano Calabro | 137 | 121 | 104 | 94 | 86 | 78 | 73 | 63 | 59 | 52 | 44 | 39 | 30 | 26 | 20 | 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rossano | 149 | 132 | 115 | 106 | 98 | 90 | 84 | 74 | 70 | 64 | 56 | 51 | 41 | 37 | 31 | 26 | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mirto Crosia | 161 | 144 | 127 | 117 | 110 | 101 | 96 | 86 | 82 | 75 | 67 | 63 | 53 | 49 | 43 | 38 | 24 | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. Giacomo Colapezzati | 165 | 149 | 132 | 122 | 114 | 106 | 101 | 91 | 87 | 80 | 72 | 67 | 58 | 54 | 48 | 43 | 28 | 17 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pietrapaola | 171 | 155 | 137 | 128 | 120 | 112 | 107 | 97 | 93 | 86 | 78 | 73 | 63 | 60 | 54 | 49 | 34 | 23 | 11 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Campana | 174 | 158 | 140 | 131 | 123 | 115 | 110 | 100 | 96 | 89 | 81 | 76 | 67 | 63 | 57 | 52 | 37 | 26 | 14 | 9 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cariati | 180 | 164 | 147 | 137 | 129 | 121 | 116 | 106 | 102 | 95 | 87 | 82 | 73 | 69 | 63 | 58 | 43 | 32 | 20 | 15 | 10 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Crucoli | 190 | 173 | 156 | 147 | 139 | 131 | 125 | 116 | 112 | 105 | 97 | 92 | 82 | 78 | 73 | 68 | 53 | 42 | 30 | 25 | 19 | 16 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cirò | 203 | 187 | 169 | 160 | 152 | 144 | 139 | 129 | 125 | 118 | 110 | 105 | 96 | 92 | 86 | 81 | 66 | 55 | 43 | 38 | 33 | 30 | 23 | 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Torre Melissa | 211 | 194 | 177 | 167 | 160 | 152 | 146 | 136 | 132 | 125 | 118 | 113 | 103 | 99 | 93 | 88 | 74 | 62 | 51 | 46 | 40 | 37 | 31 | 21 | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strongoli | 219 | 203 | 185 | 176 | 168 | 160 | 155 | 145 | 141 | 134 | 126 | 121 | 112 | 108 | 102 | 97 | 82 | 71 | 59 | 54 | 49 | 45 | 39 | 30 | 16 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cotrone | 235 | 219 | 202 | 192 | 184 | 176 | 171 | 161 | 157 | 150 | 142 | 137 | 128 | 124 | 118 | 113 | 99 | 87 | 75 | 71 | 65 | 62 | 56 | 46 | 33 | 25 | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Isola Capo Rizzuto | 242 | 225 | 208 | 199 | 191 | 183 | 177 | 168 | 164 | 157 | 149 | 144 | 134 | 130 | 125 | 120 | 105 | 94 | 82 | 77 | 71 | 68 | 62 | 52 | 39 | 32 | 23 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cutro | 252 | 236 | 218 | 209 | 201 | 193 | 188 | 178 | 174 | 167 | 159 | 154 | 145 | 141 | 135 | 130 | 115 | 104 | 92 | 87 | 82 | 78 | 72 | 63 | 49 | 42 | 33 | 17 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. Leonardo di Cutro | 261 | 244 | 227 | 217 | 210 | 201 | 196 | 186 | 182 | 173 | 167 | 163 | 153 | 149 | 143 | 138 | 124 | 112 | 100 | 96 | 90 | 87 | 81 | 71 | 58 | 50 | 42 | 26 | 19 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Roccabernarda | 267 | 250 | 233 | 223 | 216 | 207 | 202 | 192 | 188 | 181 | 173 | 169 | 159 | 155 | 149 | 144 | 130 | 118 | 106 | 102 | 96 | 93 | 87 | 77 | 64 | 56 | 48 | 32 | 25 | 15 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Botricello | 271 | 254 | 237 | 227 | 220 | 211 | 206 | 196 | 192 | 185 | 177 | 173 | 163 | 159 | 153 | 148 | 134 | 122 | 110 | 106 | 100 | 97 | 91 | 81 | 68 | 60 | 52 | 36 | 29 | 19 | 10 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cropani | 274 | 258 | 241 | 231 | 223 | 215 | 210 | 200 | 196 | 189 | 181 | 176 | 167 | 163 | 157 | 152 | 138 | 126 | 114 | 110 | 104 | 101 | 95 | 85 | 72 | 64 | 56 | 39 | 33 | 23 | 14 | 8 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sellia | 279 | 263 | 245 | 236 | 228 | 220 | 214 | 205 | 201 | 194 | 186 | 181 | 171 | 168 | 162 | 157 | 142 | 131 | 119 | 114 | 108 | 105 | 99 | 90 | 76 | 69 | 60 | 44 | 38 | 27 | 19 | 13 | 9 | 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| Simeri Crichi | 284 | 268 | 250 | 241 | 233 | 225 | 219 | 210 | 206 | 199 | 191 | 186 | 176 | 172 | 167 | 162 | 147 | 136 | 124 | 119 | 113 | 110 | 104 | 95 | 81 | 74 | 65 | 49 | 43 | 32 | 24 | 18 | 14 | 10 | 5 | | | | | | | | | | | | | |
| **Catanzaro Marina** | 295 | 279 | 261 | 252 | 244 | 236 | 231 | 221 | 217 | 210 | 202 | 197 | 188 | 184 | 178 | 173 | 158 | 147 | 135 | 130 | 125 | 121 | 115 | 106 | 92 | 85 | 76 | 60 | 54 | 43 | 35 | 29 | 25 | 21 | 17 | 12 | | | | | | | | | | | | |
| Squillace | 301 | 285 | 268 | 258 | 250 | 242 | 237 | 227 | 223 | 216 | 208 | 203 | 194 | 190 | 184 | 179 | 165 | 153 | 141 | 137 | 131 | 128 | 122 | 112 | 99 | 91 | 83 | 67 | 60 | 50 | 41 | 35 | 31 | 28 | 23 | 18 | 7 | | | | | | | | | | | |
| Montauro | 308 | 291 | 274 | 265 | 257 | 249 | 243 | 234 | 230 | 223 | 215 | 210 | 200 | 196 | 191 | 186 | 171 | 160 | 148 | 143 | 137 | 134 | 128 | 119 | 105 | 98 | 89 | 73 | 67 | 56 | 48 | 42 | 38 | 34 | 29 | 24 | 13 | 7 | | | | | | | | | | |
| Soverato | 313 | 297 | 280 | 270 | 262 | 254 | 249 | 239 | 235 | 228 | 220 | 215 | 206 | 202 | 196 | 191 | 176 | 165 | 153 | 148 | 143 | 140 | 134 | 124 | 111 | 103 | 95 | 78 | 72 | 62 | 53 | 47 | 43 | 39 | 35 | 30 | 19 | 12 | 6 | | | | | | | | | |
| S. Sostene | 317 | 301 | 283 | 274 | 266 | 258 | 253 | 243 | 239 | 232 | 224 | 219 | 209 | 206 | 200 | 195 | 180 | 169 | 157 | 152 | 146 | 143 | 137 | 128 | 114 | 107 | 98 | 82 | 76 | 65 | 57 | 51 | 47 | 43 | 39 | 34 | 22 | 16 | 10 | 4 | | | | | | | | |
| S. Andrea dell'Jonio | 321 | 304 | 287 | 277 | 270 | 261 | 256 | 246 | 242 | 235 | 227 | 223 | 213 | 209 | 203 | 198 | 184 | 172 | 160 | 156 | 150 | 147 | 141 | 131 | 118 | 110 | 102 | 86 | 79 | 69 | 61 | 55 | 51 | 47 | 42 | 37 | 26 | 20 | 13 | 8 | 4 | | | | | | | |
| Badolato | 326 | 310 | 292 | 283 | 275 | 267 | 261 | 252 | 248 | 241 | 233 | 228 | 218 | 215 | 209 | 204 | 189 | 178 | 166 | 161 | 155 | 152 | 146 | 137 | 123 | 116 | 107 | 91 | 85 | 74 | 66 | 60 | 56 | 52 | 48 | 43 | 31 | 25 | 19 | 13 | 9 | 6 | | | | | | |
| S. Caterina dell'Jonio | 331 | 314 | 297 | 287 | 280 | 271 | 266 | 256 | 252 | 245 | 237 | 233 | 223 | 219 | 213 | 208 | 194 | 182 | 171 | 166 | 160 | 157 | 151 | 141 | 128 | 120 | 112 | 96 | 89 | 79 | 71 | 65 | 61 | 57 | 52 | 47 | 36 | 30 | 23 | 18 | 14 | 11 | 5 | | | | | |
| Guardavalle | 337 | 320 | 303 | 293 | 286 | 277 | 272 | 262 | 258 | 251 | 243 | 239 | 229 | 225 | 219 | 214 | 200 | 188 | 177 | 172 | 166 | 163 | 157 | 147 | 134 | 126 | 118 | 102 | 95 | 85 | 77 | 71 | 67 | 63 | 58 | 53 | 42 | 36 | 29 | 24 | 20 | 17 | 11 | 6 | | | | |
| Monasterace Stilo | 341 | 325 | 307 | 298 | 290 | 282 | 277 | 267 | 263 | 256 | 248 | 243 | 234 | 230 | 224 | 219 | 204 | 193 | 181 | 176 | 171 | 167 | 161 | 152 | 138 | 131 | 122 | 106 | 100 | 89 | 81 | 75 | 71 | 67 | 63 | 58 | 46 | 40 | 34 | 28 | 25 | 21 | 16 | 11 | 5 | | | |
| Riace | 348 | 332 | 314 | 305 | 297 | 289 | 283 | 274 | 270 | 263 | 255 | 250 | 240 | 236 | 231 | 226 | 211 | 200 | 188 | 183 | 177 | 174 | 168 | 159 | 145 | 138 | 129 | 113 | 107 | 96 | 88 | 82 | 78 | 74 | 70 | 65 | 53 | 47 | 41 | 35 | 31 | 28 | 22 | 18 | 12 | 7 | | |
| Caulonia | 355 | 339 | 321 | 312 | 304 | 296 | 291 | 281 | 277 | 270 | 262 | 257 | 248 | 244 | 238 | 233 | 218 | 207 | 195 | 190 | 185 | 181 | 175 | 166 | 152 | 145 | 137 | 120 | 114 | 104 | 95 | 89 | 85 | 81 | 77 | 72 | 61 | 54 | 48 | 42 | 39 | 35 | 30 | 25 | 20 | 15 | 8 | |
| Roccella Jonica | 361 | 345 | 327 | 318 | 310 | 302 | 297 | 287 | 283 | 276 | 268 | 263 | 253 | 250 | 244 | 239 | 224 | 213 | 201 | 196 | 191 | 187 | 181 | 172 | 158 | 151 | 142 | 126 | 120 | 109 | 101 | 95 | 91 | 87 | 83 | 78 | 66 | 60 | 54 | 48 | 45 | 41 | 36 | 31 | 25 | 20 | 14 | 6 |
| Giojosa Jonica | 368 | 352 | 334 | 325 | 317 | 309 | 304 | 294 | 290 | 283 | 275 | 270 | 261 | 257 | 251 | 246 | 231 | 220 | 208 | 203 | 198 | 194 | 188 | 179 | 165 | 158 | 149 | 133 | 127 | 117 | 108 | 102 | 98 | 94 | 90 | 85 | 74 | 67 | 61 | 55 | 52 | 48 | 43 | 38 | 33 | 28 | 21 | 13 |
| Siderno Marina | 372 | 356 | 339 | 329 | 321 | 313 | 308 | 298 | 294 | 287 | 279 | 274 | 265 | 261 | 255 | 250 | 235 | 224 | 212 | 207 | 202 | 199 | 193 | 183 | 170 | 162 | 154 | 137 | 131 | 121 | 112 | 106 | 102 | 98 | 94 | 89 | 78 | 71 | 65 | 59 | 56 | 52 | 47 | 42 | 37 | 32 | 25 | 18 |
| Gerace | 378 | 361 | 344 | 335 | 327 | 319 | 313 | 303 | 299 | 293 | 285 | 280 | 270 | 266 | 260 | 255 | 241 | 230 | 218 | 213 | 207 | 204 | 198 | 188 | 175 | 168 | 159 | 143 | 136 | 126 | 118 | 112 | 108 | 104 | 99 | 94 | 83 | 77 | 70 | 65 | 61 | 58 | 52 | 48 | 42 | 37 | 30 | 23 |
| S. Ilario del Jonio | 383 | 366 | 349 | 339 | 332 | 323 | 318 | 309 | 304 | 297 | 289 | 285 | 275 | 272 | 265 | 260 | 246 | 234 | 223 | 218 | 212 | 209 | 203 | 193 | 180 | 172 | 164 | 148 | 142 | 131 | 123 | 117 | 113 | 109 | 104 | 99 | 88 | 82 | 75 | 70 | 66 | 63 | 57 | 53 | 47 | 42 | 35 | 28 |
| Ardore | 386 | 369 | 352 | 343 | 335 | 327 | 321 | 312 | 308 | 301 | 293 | 288 | 278 | 274 | 269 | 264 | 249 | 238 | 226 | 221 | 215 | 212 | 206 | 197 | 183 | 176 | 167 | 151 | 145 | 134 | 126 | 120 | 116 | 112 | 107 | 102 | 91 | 85 | 78 | 73 | 69 | 66 | 60 | 56 | 50 | 45 | 38 | 31 |
| Bovalino | 390 | 373 | 356 | 346 | 339 | 330 | 325 | 315 | 311 | 304 | 296 | 292 | 282 | 278 | 272 | 267 | 253 | 241 | 230 | 225 | 219 | 216 | 210 | 200 | 187 | 179 | 171 | 155 | 148 | 138 | 130 | 124 | 120 | 116 | 111 | 106 | 95 | 89 | 82 | 77 | 73 | 70 | 64 | 60 | 54 | 49 | 42 | 35 |
| Bianconovo | 397 | 381 | 363 | 354 | 346 | 338 | 332 | 323 | 319 | 312 | 304 | 299 | 289 | 286 | 280 | 275 | 260 | 249 | 237 | 232 | 226 | 223 | 217 | 208 | 194 | 187 | 178 | 162 | 156 | 145 | 137 | 131 | 127 | 123 | 119 | 114 | 102 | 96 | 90 | 84 | 80 | 77 | 71 | 67 | 61 | 56 | 50 | 42 |
| Brancaleone | 412 | 395 | 378 | 368 | 361 | 353 | 347 | 337 | 333 | 326 | 319 | 314 | 304 | 300 | 294 | 289 | 275 | 263 | 252 | 247 | 241 | 238 | 232 | 222 | 209 | 202 | 193 | 177 | 170 | 160 | 152 | 146 | 142 | 138 | 133 | 128 | 117 | 111 | 104 | 99 | 95 | 92 | 86 | 82 | 76 | 71 | 64 | 57 |
| *Capo Spartivento* | 418 | 401 | 384 | 374 | 367 | 358 | 353 | 343 | 339 | 332 | 324 | 320 | 310 | 306 | 300 | 295 | 281 | 269 | 257 | 253 | 247 | 244 | 238 | 228 | 215 | 207 | 199 | 183 | 176 | 166 | 157 | 151 | 148 | 144 | 139 | 134 | 123 | 117 | 110 | 105 | 101 | 97 | 92 | 87 | 82 | 77 | 70 | 63 |
| Palizzi | 424 | 408 | 391 | 381 | 373 | 365 | 360 | 350 | 346 | 339 | 331 | 326 | 317 | 313 | 307 | 302 | 288 | 276 | 264 | 260 | 254 | 251 | 245 | 235 | 222 | 214 | 206 | 189 | 183 | 173 | 164 | 158 | 154 | 151 | 146 | 141 | 130 | 123 | 117 | 112 | 108 | 104 | 99 | 94 | 89 | 84 | 77 | 70 |
| Bova | 430 | 414 | 396 | 387 | 379 | 371 | 366 | 356 | 352 | 345 | 337 | 332 | 323 | 319 | 313 | 308 | 293 | 282 | 270 | 265 | 260 | 256 | 250 | 241 | 227 | 220 | 211 | 195 | 189 | 178 | 170 | 164 | 160 | 156 | 152 | 147 | 135 | 129 | 123 | 117 | 114 | 110 | 105 | 100 | 94 | 89 | 83 | 75 |
| Condofuri | 435 | 418 | 401 | 391 | 383 | 375 | 370 | 360 | 356 | 349 | 341 | 337 | 327 | 323 | 317 | 312 | 298 | 286 | 274 | 270 | 264 | 261 | 255 | 245 | 232 | 224 | 216 | 200 | 193 | 183 | 174 | 168 | 165 | 161 | 156 | 151 | 140 | 134 | 127 | 122 | 118 | 114 | 109 | 104 | 99 | 94 | 87 | 80 |
| Melito di Porto Salvo | 443 | 427 | 409 | 400 | 392 | 384 | 378 | 369 | 365 | 358 | 350 | 345 | 335 | 331 | 326 | 321 | 306 | 295 | 283 | 278 | 272 | 269 | 263 | 254 | 240 | 233 | 224 | 208 | 202 | 191 | 183 | 177 | 173 | 169 | 165 | 160 | 148 | 142 | 136 | 130 | 126 | 123 | 117 | 113 | 107 | 102 | 96 | 88 |
| Saline di Reggio | 451 | 435 | 417 | 408 | 400 | 392 | 386 | 377 | 373 | 366 | 358 | 353 | 343 | 339 | 334 | 329 | 314 | 303 | 291 | 286 | 280 | 277 | 271 | 262 | 248 | 241 | 232 | 216 | 209 | 199 | 191 | 185 | 181 | 177 | 172 | 168 | 156 | 150 | 144 | 138 | 134 | 131 | 125 | 121 | 115 | 110 | 103 | 96 |
| Lazzaro | 456 / *454* | 440 / *437* | 422 / *420* | 413 / *411* | 405 / *403* | 397 / *395* | 392 / *389* | 382 / *379* | 378 / *375* | 371 / *369* | 363 / *361* | 358 / *356* | 349 / *346* | 345 / *342* | 339 / *336* | 334 / *331* | 319 | 308 | 296 | 291 | 286 | 282 | 276 | 267 | 253 | 246 | 237 | 221 | 215 | 205 | 196 | 190 | 186 | 182 | 178 | 173 | 162 | 155 | 149 | 143 | 140 | 136 | 131 | 126 | 121 | 116 | 109 | 101 |
| Pellaro | 463 / *448* | 446 / *431* | 429 / *414* | 419 / *405* | 412 / *397* | 403 / *389* | 398 / *383* | 388 / *373* | 384 / *369* | 377 / *363* | 369 / *351* | 365 / *350* | 355 / *340* | 351 / *336* | 345 / *330* | 340 / *325* | 326 | 314 | 303 | 298 | 292 | 289 | 283 | 273 | 260 | 252 | 244 | 228 | 221 | 211 | 203 | 197 | 193 | 189 | 184 | 179 | 168 | 162 | 155 | 150 | 146 | 143 | 137 | 133 | 127 | 122 | 115 | 108 |
| S. Gregorio | 467 / *443* | 451 / *426* | 433 / *409* | 424 / *400* | 416 / *392* | 408 / *384* | 403 / *378* | 393 / *368* | 389 / *364* | 382 / *358* | 374 / *350* | 369 / *345* | 3[illegible]0 / *335* | 356 / *331* | 350 / *325* | 345 / *320* | 330 | 319 | 307 | 302 | 297 | 293 | 287 | 278 | 264 | 257 | 249 | 232 | 226 | 216 | 207 | 201 | 197 | 193 | 189 | 184 | 173 | 166 | 160 | 154 | 151 | 147 | 142 | 137 | 132 | 127 | 120 | 113 |
| **Reggio di Cal. Cent.** | 473 / *437* | 456 / *420* | 439 / *403* | 430 / *394* | 422 / *386* | 414 / *378* | 408 / *372* | 398 / *362* | 394 / *358* | 388 / *352* | 380 / *344* | 375 / *339* | 365 / *329* | 361 / *325* | 356 / *319* | 351 / *314* | 336 / *329* | 325 | 313 | 308 | 302 | 299 | 293 | 283 | 270 | 263 | 254 | 238 | 231 | 221 | 213 | 207 | 203 | 199 | 194 | 189 | 178 | 172 | 165 | 160 | 156 | 153 | 147 | 143 | 137 | 132 | 125 | 118 |
| Reggio di Calab. succ. | 475 / *435* | 458 / *418* | 441 / *401* | 432 / *392* | 424 / *384* | 416 / *376* | 410 / *370* | 400 / *360* | 396 / *356* | 390 / *350* | 382 / *342* | 377 / *337* | 367 / *327* | 363 / *323* | 358 / *317* | 353 / *312* | 338 / *327* | 327 | 315 | 310 | 304 | 301 | 295 | 285 | 272 | 265 | 256 | 240 | 233 | 223 | 215 | 209 | 205 | 201 | 196 | 191 | 180 | 174 | 167 | 162 | 158 | 155 | 149 | 145 | 139 | 134 | 127 | 120 |
| **Reggio di Cal. P.** (1) | 476 / *436* | 459 / *419* | 442 / *402* | 433 / *393* | 425 / *385* | 417 / *377* | 411 / *371* | 401 / *361* | 397 / *357* | 391 / *351* | 383 / *343* | 378 / *338* | 368 / *328* | 364 / *324* | 359 / *318* | 354 / *313* | 339 / *328* | 328 | 316 | 311 | 305 | 302 | 296 | 286 | 273 | 266 | 257 | 241 | 234 | 224 | 216 | 210 | 206 | 202 | 197 | 192 | 181 | 175 | 168 | 163 | 159 | 156 | 150 | 146 | 140 | 135 | 128 | 121 |

| Stazione | Roccella Jonica | Giojosa Jonica | Siderno Marina | Gerace | S. Ilario del Jonio | Ardore | Bovalino | Bianconovo | Brancaleone | *Capo Spartivento* | Palizzi | Bova | Condofuri | Melito di Porto Salvo | Saline di Reggio | Lazzaro | Pellaro | S. Gregorio | **Reggio di Calabria Centrale** | Reggio di Calabria Succursale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Roccella Jonica | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Giojosa Jonica | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Siderno Marina | 12 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gerace | 17 | 10 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. Ilario del Jonio | 22 | 15 | 11 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ardore | 25 | 18 | 14 | 9 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bovalino | 29 | 22 | 18 | 12 | 7 | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| Bianconovo | 36 | 29 | 25 | 20 | 15 | 12 | 8 | | | | | | | | | | | | | |
| Brancaleone | 51 | 44 | 40 | 34 | 30 | 26 | 23 | 15 | | | | | | | | | | | | |
| *Capo Spartivento* | 57 | 50 | 46 | 40 | 35 | 32 | 28 | 21 | 6 | | | | | | | | | | | |
| Palizzi | 64 | 57 | 53 | 47 | 42 | 39 | 35 | 28 | 13 | 7 | | | | | | | | | | |
| Bova | 70 | 62 | 58 | 53 | 48 | 45 | 41 | 34 | 19 | 13 | 6 | | | | | | | | | |
| Condofuri | 74 | 67 | 63 | 57 | 52 | 49 | 45 | 38 | 23 | 17 | 11 | 5 | | | | | | | | |
| Melito di Porto Salvo | 82 | 75 | 71 | 66 | 61 | 58 | 54 | 46 | 32 | 26 | 19 | 13 | 9 | | | | | | | |
| Saline di Reggio | 90 | 83 | 79 | 74 | 68 | 66 | 62 | 54 | 40 | 34 | 27 | 21 | 16 | 8 | | | | | | |
| Lazzaro | 96 | 89 | 84 | 79 | 74 | 71 | 67 | 60 | 45 | 39 | 32 | 27 | 22 | 14 | 6 | | | | | |
| Pellaro | 102 | 95 | 91 | 85 | 80 | 77 | 74 | 66 | 51 | 46 | 39 | 33 | 29 | 20 | 12 | 7 | | | | |
| S. Gregorio | 107 | 100 | 95 | 90 | 85 | 82 | 78 | 71 | 56 | 50 | 43 | 38 | 33 | 25 | 17 | 12 | 5 | | | |
| **Reggio di Calabria Centrale** | 112 | 105 | 101 | 96 | 91 | 87 | 84 | 76 | 62 | 56 | 49 | 43 | 39 | 30 | 22 | 17 | 11 | 6 | | |
| Reggio di Calabria Succursale | 114 | 107 | 103 | 98 | 93 | 89 | 86 | 78 | 64 | 58 | 51 | 45 | 41 | 32 | 24 | 19 | 13 | 8 | 2 | |
| **Reggio di Calabria Porto** (1) | 115 | 108 | 104 | 99 | 94 | 90 | 87 | 79 | 65 | 59 | 52 | 46 | 41 | 33 | 25 | 20 | 14 | 9 | 3 | 2 |

Le distanze stampate in carattere *corsivo* sono computate per la via di Castiglione Cosentino.
(1) Per il servizio da e per la Sicilia, attraverso lo stretto di Messina, vedasi il Capo XVII delle Tariffe.

Si è rilevato pure che, spesso, le richieste mod. *C* sono presentate in arrivo, anzichè a partenza.

In tali casi si autorizzano le stazioni destinatarie a consentire ugualmente la franchigia, informandone, però, sollecitamente il Servizio commerciale di Roma, al quale dovranno trasmettere le richieste medesime, previa annotazione sui documenti di trasporto.

*Tasse di sosta.* — Si è constatato che qualche stazione, dietro presentazione della richiesta mod. *C*, ha trascurato di riscuotere le tasse di sosta.

Poichè le richieste medesime sono invece valide unicamente per quanto riguarda le tasse di porto, si fa viva raccomandazione perchè l'irregolarità non abbia nuovamente a verificarsi.

*Indirizzo dei trasporti.* — Le spedizioni dei materiali e degli attrezzi sono da accettare in franchigia, beninteso verso presentazione della prescritta richiesta mod. *C*, soltanto se dirette ad Autorità governative, Enti o Comitati. È ammesso che sia aggiunta l'indicazione della Ditta assuntrice dei lavori.

*Rispedizioni.* — In nessun caso è da ammettersi il cambio di destinazione dei trasporti già accettati od in corso di viaggio; qualora da qualche stazione fosse inavvertentemente accettata l'accennata domanda di modificazione al contratto di trasporto, quella che riceve l'ordine di tale modificazione non deve dar corso alle disposizioni del mittente.

Si avverte inoltre che, pei trasporti già pervenuti alla destinazione indicata nella richiesta mod. *C*, siano essi asportati o no dal recinto della stazione, non deve essere consentita la rispedizione ad altra località, neppure se richiesta a pagamento.

Tali rispedizioni potranno essere ammesse nel solo caso che gli interessati si assoggettino al pagamento delle tasse a tariffa ordinaria per i due separati percorsi, dalla stazione originaria di partenza a quella di prima destinazione e da questa alla stazione definitiva del trasporto.

Qualora le rispedizioni fossero richieste per una località *non danneggiata* dal terremoto, o per una località *danneggiata* ma dirette ad un privato, le stazioni dovranno compilare il verbale di

accertamento abusi, esigendo, oltre alle tasse a tariffa ordinaria per i due separati percorsi, anche le penalità in base all'art. 10 delle tariffe, informandone sollecitamente la competente Divisione movimento, per le ulteriori incombenze.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle disposizioni di cui sopra, avvertendo che ogni infrazione sarà rigorosamente punita.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(161504) - **Sbriscia** Lamberto - frenatore in prova - soldato di fanteria - morto il 19 luglio 1915.

- **Carloni** Cesare - manovale avventizio - Officina apparati centrali Milano - soldato di fanteria - morto il 21 agosto 1915.

- **Lo Bello** Sebastiano - manovale avventizio - Palermo - soldato di fanteria - morto il 22 agosto 1915.

- **Dell'Aira** Michele - manovale avventizio - Stazione Naso Capo d'Orlando - soldato di fanteria - morto il 31 agosto 1915.

(167021) - **Mella** Romeo - applicato in prova - Stazione di Monza - allievo ufficiale - morto il 10 ottobre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Chezzi** Dante - cantoniere avventizio - Sezione lavori Ovest - Milano - soldato di fanteria - morto il 13 ottobre 1915.

# COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di ottobre 1915, la somma di lire 123,000, di cui lire 41,000, e cioè il terzo, sono state versate al sig. Presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, e lire 82,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai sigg. Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie. perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per i mesi di luglio, agosto, settembre ed ottobre 1915, la somma di lire 477,000.

---

**Ordine di servizio n. 297.** (C.).

## Modificazione al prontuario generale delle distanze chilometriche.

(Vedi ordine di servizio n. 353-1914).

In seguito alle modificazioni avvenute nelle distanze tassabili in dipendenza dell'apertura all'esercizio della linea Paola-Cosenza, di cui all'ordine di servizio n. 215-1915, la tabella polimetrica n. 117 a pagina 100 del prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione giugno 1914, dovrà essere sostituita da quella allegata al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 298.** (C)

## Servizio merci italo-francese con la P. L. M.

Nella tariffa del servizio diretto italo-francese con la P. L. M. (edizione italiana 1° gennaio 1907) sono da introdursi le seguenti aggiunte e modificazioni:

Pag. 223 - *Elenco delle stazioni delle ferrovie francesi P. L. M.* - Aggiungere secondo l'ordine alfabetico la stazione di *Aime* colle distanze sotto indicate:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| — | Aime. . . . . | 344 | 136 | 150 | 150 | 649 |

Pag. 445-449 - *Tasse complementari pei trasporti a piccola velocità ordinaria via Iselle.* - Sostituire le tasse che figurano nelle colonne relative alle tariffe eccezionali italiane n. 2, 3, 6, 13, 16 e 25 P. V. con quelle rispettivamente qui appresso riportate:

TARIFFE ECCEZIONALI ITALIANE P. V.

| Numero dei gruppi | 2 | 3 | 6 | 13 | 16 | 25 Spedizioni *a* senza vincolo di peso (1) | 25 Spedizioni *a* senza vincolo di peso (2) | 25 Spedizioni *b* 10 tonn. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,05 | 0,04 | 0,04 | — | 0,04 | 0,02 | 0,04 | 0,03 |
| 2 | 0,05 | 0,03 | 0,04 | — | 0,04 | 0,06 | 0,04 | 0,05 |
| 3 | 0,05 | 0,04 | 0,07 | 0,07 | 0,05 | 0,06 | 0,05 | 0,05 |
| 4 | — | — | — | — | — | — | — | — |

| Numero dei gruppi | 2 | 3 | 6 | 13 | 16 | 25 Spedizioni | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | *a* senza vincolo di peso | | *b* 10 tonn. |
| 5 | — | 0.18 | — | — | 0,09 | — | — | — |
| 6 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 7 | — | 0,20 | — | — | — | — | — | — |
| 8 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 9 | 0,29 | 0,23 | 0,25 | — | — | 0,21 | 0,21 | 0,20 |
| 10 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 11 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 12 | 0,33 | 0,34 | — | — | — | 0,25 | 0,24 | 0,20 |
| 13 | 0,33 | 0,23 | 0,31 | — | — | — | — | — |
| 14 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 15 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 16 | 0,34 | 0,33 | 0,33 | — | — | 0,26 | 0,26 | 0,20 |
| 17 | — | — | — | — | — | 0,28 | 0,28 | 0,20 |
| 18 | — | — | 0,39 | — | — | — | — | — |
| 19 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 20 | 0,33 | 0,34 | 0,41 | — | — | — | — | — |
| 21 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 22 | — | — | 0,41 | 0,39 | — | — | — | — |
| 23 | 0,34 | 0,34 | 0,41 | 0,39 | — | — | — | — |
| 24 | — | — | 0,48 | — | — | — | — | — |
| 25 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 26 | 0,41 | 0,31 | 0,46 | — | — | — | — | — |
| 27 | 0,38 | — | 0.39 | — | — | — | — | — |
| 28 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 29 | 0,38 | 0,31 | 0,55 | — | — | — | — | — |
| 30 | — | — | 0,53 | — | 0,36 | — | — | — |
| 31 | 0,41 | — | 0,44 | 0,54 | 0,36 | 0,36 | 0,35 | 0,29 |

| Numero dei gruppi | 2 | 3 | 6 | 13 | 16 | 25 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Spedizioni | | |
| | | | | | | *a* senza vincolo di peso | | *b* 10 tonn. |
| 32 | — | — | — | 0,57 | — | — | — | — |
| 33 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 34 | — | — | — | 0,56 | — | 0,38 | 0,37 | 0,28 |
| 35 | — | — | — | 0,60 | — | — | — | — |
| 36 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 37 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 38 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 39 | — | — | — | 0,85 | — | — | — | — |
| 40 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 41 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 42 | — | — | — | 0,87 | — | — | — | — |
| 43 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 44 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 45 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 46 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 47 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 48 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 49 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 50 | — | — | — | — | — | — | — | — |

In calce alla pagina 449 aggiungere le seguenti note (1) e (2), relative alla tariffa eccezionale n. 25:

(1) Tasse applicabili alle spedizioni in partite senza vincolo di peso *non occupanti* completamente il carro o *non raggiungenti* la portata di esso.

(2) Tasse applicabili alle spedizioni in partite senza vincolo di peso *occupanti* completamente il carro o *raggiungenti* la portata di esso.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

**Ordine di servizio n. 299.** (C.).

**Servizio merci italo-svizzero.**

(Vedi ordine di servizio n. 235-1915).

Il giorno 16 novembre 1915 lo Scalo di Vado Marina verrà ammesso ad effettuare e ricevere trasporti a P. V. in servizio diretto italo-svizzero.

A tale uopo nella Parte II *B* delle tariffe dirette internazionali, fascicoli 1° e 2°, edizione 1° novembre 1914, dovranno essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni:

FASCICOLO 1°.

Pag. 162-163. — Dopo la stazione di Vado aggiungere Vado Marina con le seguenti indicazioni nelle colonne 20-23 riguardanti il servizio italo-svizzero:

| | | *Iselle* | *Pino* | *Chiasso* |
|---|---|---|---|---|
| Vado Marina (73) | 4 | 287 | 261 | 246 |

riportando a pagina 11 la seguente nota:

(73) Ammessa soltanto alla P. V. Ordinaria (esclusi i veicoli), per le spedizioni a vagone completo in provenienza dal mare o in destinazione del mare.

FASCICOLO 2°.

Pag. 6. — Il punto *d*) va completato col nome della stazione di Vado Marina; nel quadro che segue, prima della indicazione di Venezia S. Lucia deve essere introdotto:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vado . . . | Vado Marina | km. 2 | — | — | — 0.045 | — 0.019 | — 0.002 |

### Tariffa speciale di transito.

Pag. 123. — Fra le stazioni di *Spezia Scalo Marittimo* e quella di *Venezia Marittima* e *Venezia S. Basilio* introdurre la seguente:

| | | 1ª serie | | | 2ª serie | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | senza vincolo | 5 tonn. | 10 tonn. | senza vincolo | 5 tonn. | 10 tonn. |
| Vado Marina (1) | Iselle (S) . . | — | 1.88 | 1.59 | — | 1.88 | 1.59 |
| | Pino (S) . . . | — | 1.72 | 1.45 | — | 1.72 | 1.45 |
| | Chiasso (S) . | — | 1.66 | 1.40 | — | 1.66 | 1.40 |

### Tariffa eccezionale N. 1 P. V. (Cereali ecc.)

Pag. 131. — Fra la stazione di *Savona Marittima* e quella di *Venezia Marittima* e *Venezia S. Basilio* introdurre la seguente:

| | | *a* | | *b* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 tonn. | 50 tonn. | 10 tonn. | 50 tonn. |
| Vado Marina (1) | Iselle (S). . . | 1.26 | 1.26 | — | — |
| | Pino (S) . . . | 1.15 | 1.15 | — | — |
| | Chiasso (S) . | 1.09 | 1.09 | — | — |

(1) Non compresa la tassa di carico o scarico, essendo queste operazioni obbligatorie per le parti.

TARIFFA ECCEZIONALE n. 18 P. V. (Cotone greggio ecc.).

Pag. 335. — Fra le stazioni di *Taranto* e quella di *Venezia Marittima* e *Venezia S. Basilio* introdurre la seguente:

| | | |
|---|---|---|
| **Vado Marina** (1) | Iselle | (S) 1.51 |
| | Pino | (S) 1.38 |
| | Chiasso | (S) 1.31 |

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 300. (C.)

### Servizi merci internazionali.

(Vedi Ordine di servizio n. 280-1915).

A datare dal 16 novembre 1915 le distanze dalla stazione di Sturla ai transiti di confine in contatto con le ferrovie francesi P. L. M. e con le ferrovie svizzere, vengono diminuite di 1 chilometro.

Analoga modificazione deve quindi essere introdotta nella Parte II *B* fascicolo 1° dei servizi internazionali (edizione 1° novembre 1914) e precisamente alle distanze da e per Sturla che figurano a pag. 154-155 nelle colonne 4, 5, 6, 21, 22 e 23.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

Circolare n. 76. (C.)

## Irregolarità nei trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, ecc. occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordine di servizio n. 67-1915).

*Modo di inoltro dei trasporti.* — Come è stato prescritto con l'ordine di servizio n. 34-1915, parte II$^a$ punto 1°, i trasporti di materiali da costruzione, di attrezzi, di suppellettili, ecc., fruenti delle agevolezze di tariffa concesse a beneficio dei danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915, devono, di regola, essere eseguiti *a piccola velocità*.

L'accettazione a grande velocità è ammessa soltanto per i viveri deperibili e per le merci di *assoluta urgenza*, quando questa sia validamente comprovata.

Essendosi verificati non pochi trasporti a grande velocità, particolarmente di materiali da costruzione, si interessano le stazioni ad attenersi scrupolosamente all'accennata disposizione, negando recisamente l'inoltro a grande velocità, eccetto che trattisi di viveri deperibili o di merci per le quali l'urgenza assoluta sia provata o con documenti, da allegarsi alle note di spedizione, o con dichiarazioni motivate sulle richieste mod. *C* delle autorità incaricate di autorizzare i trasporti in franchigia.

*Richieste mod. C.* — Si è rilevato che alcune stazioni accettano più spedizioni con unica richiesta mod. *C*, gli estremi della quale sono riportati sui singoli documenti di trasporto, cagionando così non lievi complicazioni di lavoro che devono invece evitarsi.

Si avverte, perciò, che, qualora fossero presentati nuovi trasporti nelle condizioni di cui sopra, le stazioni dovranno invitare gli speditori a fornire una richiesta per ogni singola spedizione, diversamente non dovranno consentirne l'accettazione.

Anno VIII - N. 45 11 Novembre 1915

**BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO**

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE



Roma, novembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Decreto luogotenenziale** 21 *ottobre* 1915 *n.* 1563, *col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste istituito dalla legge 7 luglio* 1907, *n.* 429 *è autorizzata la prelevazione di lire* 10,736,000 *a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1914-15 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
**Luogotenente Generale di Sua Maestà**
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto l'art. 4 della legge 1° aprile 1915, n. 386, col quale vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1914-915;

Visto il decreto Luogotenenziale 17 giugno 1915, n. 892, col quale vennero introdotte variazioni alle previsioni suddette;

Visti i decreti Luogotenenziali 20 giugno 1915, n. 1048 e 8 agosto 1915, n. 1322, autorizzanti maggiori spese occorrenti alle ferrovie dello Stato per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi e per compensi al personale per le prestazioni eccezionali determinate dalla mobilitazione del R. esercito e dalle operazioni di guerra;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, presentava, al 30 giugno u. s. una disponibilità di L. 11,099,290.32;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'8 novembre 1915, n. 273.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione di lire dieci milioni settecentotrentaseimila (L. 10,736,000) da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 22 dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1914-915.

La indicata somma fino alla concorrenza di L. 3,736,000 sarà portata in aumento alle assegnazioni dei seguenti capitoli della parte ordinaria dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione predetta per lo stesso esercizio 1914-915:

| | | |
|---|---|---|
| Cap. | 3. Servizio approvvigionamenti - Personale . . | 171,000 — |
| » | 4. Servizio approvvigionamenti - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . . . . | 24,000 — |
| » | 5. Servizio movimento - Personale . . . . . . . . | 724,000 — |
| » | 10. Servizio trazione - Personale . . . . . . . | 903,000 — |
| » | 14. Servizio veicoli - Forniture, spese ed acquisti | 79,000 — |
| » | 17. Servizio lavori - Forniture, spese ed acquisti . | 194,000 — |
| » | 20. Linea a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . | 44,000 — |
| » | 23. Esercizio navigazione - Personale . . . . . | 52,000 — |
| » | 25. Esercizio navigazione - Indennizzi . . . . | 17,000 — |
| » | 27. Esercizio navigazione - Noleggio di piroscafi . | 113,000 — |
| » | 28. Navigazione stretto di Messina - Personale . . | 44,000 — |
| » | 29. Navigazione stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti . . . . . . . . . . . . | 136,000 — |
| » | 30. Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . . . . . . . . . . . . . | 95,000 — |
| » | 33. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . . . | 635,000 — |
| » | 37 Obblazioni sussidi al personale . . . . . . . . | 70,000 — |
| » | 38. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . . . . . . . | 84,000 — |
| » | 39. Spese giudiziali e contenziose . . . . . . . | 114,000 — |

| | | |
|---|---|---|
| Cap. 40. | Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso di ufficio e di magazzino . . . . | 177,000 — |
| » 43. | Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . . | 60,000 — |
| | Totale . . . | 3,736,000 — |

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 ottobre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## Ordine di servizio n. 301. (M. e C.).

### Accettazione dei trasporti delle merci.

(Vedi Ordine generale n. 5 e ordini di servizio n. 266 e 267 del corrente anno).

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'esercito (Direzione trasporti), a sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 21 del 27 maggio 1915, a decorrere dall'11 novembre 1915 i trasporti delle merci sono regolati dalle seguenti diposizioni:

1° — In partenza ed in destinazione delle stazioni dei tratti
da *Ponte nelle Alpi* a *Calalzo Pieve di Cadore*
da *Buttrio* verso *Cormons*

sono ammesse le sole spedizioni: in collettame a g. v. fino a 500 chilogrammi di qualsiasi merce; di medicinali senza alcuna limitazione; a carro completo di cereali (grano e farine).

Fra tutte le altre stazioni della Rete può effettuarsi qualsiasi spedizione a g. v., p. v. a. e p. v. o.

2° — I trasporti non ammessi dal punto 1° potranno aver luogo unicamente in base a speciale autorizzazione impartita dalla Divisione Movimento di Venezia, alla quale le parti, o direttamente o col tramite della stazione di partenza, dovranno rivolgersi.

3° — Durante questo eccezionale periodo di esigenze militari tutti i trasporti devono essere ritirati subito dopo il ricevimento della lettera di avviso. In caso contrario l'Amministrazione potrà provvedere ad effettuare lo scarico dei trasporti a spese, rischio e pericolo delle parti senza obbligo di porre le merci al riparo e di curarne la custodia; potrà inoltre vendere d'ufficio le merci deperibili.

4° — I trasporti destinati a stazioni del Compartimento di Venezia che non fossero ritirati dai destinatari entro le 24 ore successive alla scadenza dei termini stabiliti per il ritiro, potranno

essere inviati in una qualunque stazione, a scelta dell'Amministrazione, e colà trattenuti a disposizione delle parti.

In questo caso le rispedizioni saranno gravate di tutte le tasse eventualmente a carico della primitiva spedizione, nonchè delle tasse di porto relative alla rispedizione medesima e delle tasse di sosta computate senza interruzione dalla scadenza del termine utile pel ritiro del trasporto nella stazione originariamente destinataria fino all'atto del ritiro nella stazione in cui il trasporto stesso fu inviato a disposizione, compreso perciò anche il tempo impiegato nel percorso di rispedizione.

Le tasse di sosta saranno inoltre *quintuplicate dopo il secondo giorno*, in eccezione a quanto è stabilito dal R. decreto 18 marzo 1915, n. 317 (ordine di servizio n. 100).

5° — Per i trasporti a carro completo diretti a stazioni del Compartimento di Venezia, le eventuali modificazioni al contratto di trasporto per cambio di destinazione non avranno corso, se non siano preventivamente autorizzate dalla Divisione del Movimento di Venezia. Perciò le stazioni di partenza dei trasporti stessi che ricevano dagli speditori richieste di cambio di destinazione, dovranno, prima di dar corso alla disposizione, chiedere ed ottenere l'autorizzazione dalla Divisione del Movimento di Venezia.

6° — Per le spedizioni a carro completo non è consentito in nessun caso il deposito della merce in stazione in attesa del carro chiesto per il carico.

7° — L'Amministrazione non è obbligata a fornire carri chiusi o carri aperti con copertoni per le merci che normalmente si trasportano in tali modi.

Pei trasporti che vengono effettuati in carro aperto con o senza copertone, anzichè in carro chiuso, o in carro scoperto invece che in carro aperto con copertone, l'Amministrazione non risponde dei danni eventuali alle merci, in dipendenza dell'impiego di tali mezzi.

L'Amministrazione non fornisce copertoni a nolo.

8° — Verificandosi il caso di spedizioni di merci o di materiali effettuate da privati a qualsiasi stazione della Rete (ed anche a ferrovie secondarie, escluse soltanto quelle della Sardegna) desti-

nate indebitamente ad enti militari e da questi non svincolate perchè non ne risultino destinatari, le spedizioni stesse saranno rinviate alle stazioni mittenti gravate, come spesa anticipata esente da provvigione, delle tasse di trasporto e di sosta (calcolate come al punto 4) e delle spese a carico.

All'uopo, al giungere di dette spedizioni, la stazione destinataria emetterà e recapiterà subito la lettera d'avviso. Se l'ente militare destinatario non cura lo svincolo, dovrà essere sollecitato e, qualora esso dichiari che la merce non gli appartiene, lo si dovrà pregare di confermare per iscritto tale circostanza, nonchè il rifiuto di svincolare il trasporto. Ottenuta siffatta dichiarazione, da conservarsi in atti, la stazione effettuerà senz'altro il ritorno della merce allo speditore, con spedizione in assegnato, facendo menzione sul relativo documento della dichiarazione di rifiuto da parte dell'ente militare destinatario.

È beninteso che, in estensione dell'art. 112 delle Tariffe, quando la merce sia facile a deperire o ad essere danneggiata o sia di valore presumibilmente inferiore alle tasse tutte che sarebbero dovute all'Amministrazione ove ne effettuasse il ritorno allo speditore, la stazione procederà alla vendita, senz'alcuna formalità giudiziaria; se la vendita non fosse possibile sul posto, ne informerà telegraficamente la propria Divisione, la quale disporrà nel miglior presunto interesse.

Resta pure stabilito che, in eccezione al disposto dell'art. 109 delle Tariffe, le stazioni si rifiuteranno di accettare dalle Ditte speditrici di merci dirette ad enti militari, disposizioni per sostituire al destinatario militare un destinatario privato, tanto nella stessa quanto in altra stazione destinataria.

9° — Non è ammesa l'effettuazione di spedizioni gravate d'assegno o di spese anticipate destinate alla stazione di Calalzo Pieve di Cadore.

10° — Tutti i trasporti, comunque effettuati, sono sempre accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili.

I trasporti interessanti in partenza, in arrivo od in transito stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra (1) sono in ogni caso accettati a tutto rischio e pericolo dello speditore e per

essi i termini di resa sono aumentati nella misura stabilita dal punto 8 delle Istruzioni allegate all'Ordine generale n. 5-1915, e cioè di sette giorni per ogni 250 chm. incominciati pei trasporti a g. v.; per ogni 225 chm. incominciati pei trasporti a p. v. acc. e per ogni 125 chm. incominciati pei trasporti a p. v. o.

Invece i trasporti non interessanti in partenza, in arrivo od in transito stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra vengono accettati alle condizioni normali di tariffa, e per essi l'aumento dei termini di resa è ridotto da sette a tre giorni per ogni 250 chm. incominciati pei trasporti a g. v., o per ogni 225 chm. incominciati pei trasporti a p. v. acc., o per ogni 125 chm. incominciati pei trasporti a p. v. ordinaria.

Rimane però stabilito che anche per questi trasporti non dovrà essere, in caso di reclami per qualsiasi anormalità, riconosciuta la responsabilità dell'Amministrazione, qualora condizioni e circostanze di fatto dipendenti dallo stato di guerra abbiano determinato l'inadempienza del contratto di trasporto (art. 145 delle tariffe e condizioni pei trasporti).

Negli accertamenti di anormalità verificatesi sui trasporti, le stazioni dovranno perciò procedere colla massima cautela e diligenza, onde non sfugga alcuna circostanza di fatto che nelle attuali contingenze possa influire ad escludere o limitare la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria.

11° — Resta inteso che nell'accettazione delle merci continueranno ad aver vigore tutti gli speciali divieti che fossero già stati emanati o che venissero in seguito emanati dal R. Governo o da altre Autorità competenti.

12° — Le disposizioni del presente Ordine di servizio sono applicabili anche ai trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale.

I trasporti diretti all'estero vengono sempre accettati a tutto rischio e pericolo dei mittenti.

---

(1) I territori attualmente dichiarati in stato di guerra sono quelli delle provincie di Sondrio, Brescia, Verona, Vicenza, Belluno, Udine, Venezia, Treviso, Padova, Mantova, Rovigo, Ferrara, Bologna, Ravenna, Forlì, Cremona, Piacenza, nonchè quelli delle isole e dei comuni costieri dell'Adriatico.

Col presente Ordine di servizio restano in parte modificati le « Istruzioni » allegate all'Ordine generale n. 5-1915 (Bollettino ufficiale n. 21 del 27 maggio c. a.) e l'Ordine di servizio n. 267-1915 (Bollettino ufficiale n. 39 del 30 settembre c. a.) e resta abrogato l'Ordine di servizio n. 266-1915 (Bollettino ufficiale n. 39 predetto).

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 *e* 22, *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 302. (M.).

### Abilitazioni di servizio della stazione di Valsacco.

(Vedi ordine di servizio n. 19-1914).

La stazione di *Valsacco*, già ammessa ai trasporti a piccola velocità ordinaria a vagone completo da o per la « Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero » e la « Società anonima trasporti Innocente Mangili », col pagamento delle tasse a norma dell'avvertenza *C*) a pag. 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche », senza bisogno di preventiva autorizzazione, è stata abilitata ai trasporti stessi anche per conto della « Società manifatture cotoniere meridionali ».

Di conseguenza nella nota (7) a pag. 63 del citato Prontuario, dopo le parole « Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero » dovranno essere aggiunte quelle « la Società manifatture cotoniere meridionali ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 303. (C.).**

**Servizio cumulativo con la ferrovia Vallesessera (linea Grignasco-Coggiola). - Aumenti di tariffa.**

A principiare dal 16 novembre 1915, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della ferrovia Vallesessera (linea Grignasco-Coggiola), pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia stessa saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'ufficio « affari diversi viaggiatori » di Firenze provvederà in tempo utile alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nel prospetto allegato N. 1 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla ferrovia Vallesessera pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello n. 11 di cui alla pagina 27 dell'allegato n. 5 all'ordine di servizio n. 171-1913.

c) *Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.*

Nella parte « avvertenze » dell'allegato A al « prontuario dei « servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei « viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al « regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », alla pagina 8 di contro all'indicazione della Società anonima ferrovia Vallesessera, modificare come segue le tasse minime:

*Bagagli.* - Tassa minima per spedizione.

L. 0,40 per le concessioni speciali *A* e *IX*.

L. 0,30 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0,25 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'allegato *B* al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni della ferrovia suddetta sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato n. 2.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli all'ufficio « affari diversi viaggiatori » di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

d) *Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.*

Pei trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola dovranno essere applicati, per il percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Tali aumenti, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, saranno da riscuotersi suppletivamente in base alle stesse tabelle pubblicate dalla Società Veneta e distribuite con l'ordine di servizio n. 118-1915.

Essi dovranno computarsi soltanto sulle tasse di porto, esclusi, cioè, il diritto fisso, la soprattassa di transito e le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

La metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni della ferrovia Grignasco-Coggiola sarà da computarsi:

1) *pei trasporti senza vincolo di peso*:

in L. 1,0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

in L. 0,62475 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

2) *pei trasporti a carro completo*:

in L. 0,7905 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

in L. 0,62475 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

in L. 0,2805 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111, serie *E*);

3) *pei trasporti a tariffa militare*:

in L. 0,52275 per tonnellata.

Resta inteso che anche la soprattassa di transito spettante alla ripetuta ferrovia sarà da computarsi in base ai diritti fissi aumentati come sopra.

Le disposizioni di cui il presente punto avranno effetto per i trasporti accettati dal 16 novembre 1915 in poi.

In relazione a quanto precede, a pagina 73 del « prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » dovranno essere fatte le aggiunte di cui l'allegato n. 3 al presente ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato n.* **1** *all'Ordine di servizio n. 303-1915.*

# Ferrovia Grignasco-Coggiola.

**Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Grignasco alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) | Cani Prezzo per capo (1) | Velocipedi (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | | |
| Coggiola Portula . . . | 15 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.55 | 0.60 | 0.70 | 0.75 | 7.377 | 0.40 | 0.40 |
| Crevacuore Sostegno . . | 9 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 4.426 | 0.40 | 0.40 |
| Flecchia . . . . . . . | 13 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.55 | 0.60 | 0.65 | 6.394 | 0.40 | 0.40 |
| Pianceri Mosso . . . . | 11 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.45 | 0.50 | 0.55 | 5.41 | 0.40 | 0.40 |
| Serravalle Sesia . . . | 3 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 1.476 | 0.40 | 0.40 |

(1) Tasse minime: — bagagli: per spedizione L. 0.40; cani: per spedizione L. 0.40; velocipedi: per macchina L. 0.40.

*Allegato n. 22 all'Ordine di servizio n. 303-1915.*

**Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Vallesessera (Linea Grignasco-Coggiola) pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appartengono | Transiti — (punti di allacciamento con la Rete dello Stato) | Distanze dai transiti | Tariffa differenziale B | | | Tariffa speciale per operai | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr. | |
| | | | Km. | I | II | III | III | I | II | III | I | II | III | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Coggiola-Portula | Grignasco-Coggiola | Grignasco.. | 15 | 0.90 | 0.55 | — | 0.50 | 0.40 | 0.30 | — | 0.40 | 0.30 | — | 3.793 | 3.695 |
| Crevacuore-Sostegno | » | » | 9 | 0.55 | 0.35 | — | 0.30 | 0.25 | 0.20 | — | 0.25 | 0.20 | - | 2.276 | 2.217 |
| Flecchia . . | » | » | 13 | 0.80 | 0.50 | — | 0.40 | 0.35 | 0.25 | — | 0.35 | 0.25 | — | 3.287 | 3.202 |
| Pianceri Mosso | » | » | 11 | 0.65 | 0.45 | | 0.35 | 0.30 | 0.25 | — | 0.30 | 0.25 | — | 2.781 | 2.71 |
| Serravalle Sesia | » | » | 3 | 0.25 | 0.15 | — | 0.15 | 0.15 | 0.10 | — | 0.15 | 0.10 | — | 0.758 | 0.739 |

*Allegato n.* **3** *all'Ordine di servizio n. 303-1915.*

A pag. 73 del « prontuario dei servizi cumulativi è di corrispondenza - edizione 1° aprile 1915 » sono da farsi le seguenti aggiunte:

*Tariffe applicabili.* — In fine al punto aggiungere il seguente notabene:

« N. B. — Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola devono essere applicati, per il percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Gli aumenti stessi, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, sono da riscuotersi suppletivamente in base ad apposite tabelle.

Essi si devono computare soltanto sulle tasse di porto spettanti alla ferrovia Grignasco-Coggiola, esclusi, cioè, il diritto fisso, la soprattassa di transito e le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

*Diritto fisso.* — Dopo il primo capoverso aggiungere:

La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Grignasco-Coggiola, è da computarsi:

1) per i trasporti senza vincolo di peso:

— in L. 1,0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

— in L. 0,62475 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

2) per i trasporti a carro completo:

— in L. 0,7905 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

— in L. 0,62475 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

— in L. 0,2805 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111, serie *E*).

---

## Ordine di servizio n. 304. (M. C. e L.).

### Apertura all'esercizio della fermata di Bruzolo.

Col giorno 8 novembre 1915 sulla linea Torino-Modane è stata aperta all'esercizio, fra le stazioni di Borgone e di Bussoleno, la fermata di Bruzolo con F. V. alla progressiva km. 40 + 859 (dall'asse del F. V. di Torino P. N.) a destra della linea stessa.

La fermata è protetta da due dischi di 2ª categoria collocati entrambi a sinistra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 850 quello verso Borgone e di m. 1020 quello verso Bussoleno.

La fermata di Bruzolo viene ammessa ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, ed eseguirà il versamento dei suoi introiti alla cassa compartimentale di Torino ogni 5 giorni con la periodicità di cui la lettera *E* dell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913.

Per le aggiunte da apportarsi in seguito a quanto sopra alla « Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale di servizio » al « Prontuario generale delle distanze chilometriche » ed ai prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli Uffici di Controllo vedasi l'allegato al presente Ordine di servizio.

Per le aggiunte al prontuario a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo, verrà provveduto in occasione della prossima ristampa del fascicolo medesimo.

---

*Allegato all' Ordine di servizio n. 301-1915.*

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », a pag. 4, fra i nomi di Bruno e Buccino, aggiungere:

Bruzolo . . . . B/T/1/

Nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Vol. I, edizione giugno 1914) aggiungere:

A pag. 15 fra Bruno e Buccino,

Bruzolo/Modane-Torino/Torino 2° Torino/Torino/1/V/B/
/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/

A pag. 69 tabella (1) Modane-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa, fra i nomi di Borgone e Susa aggiungere Bruzolo con le distanze sottoindicate:

| da | | | da | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Modane Stazione | Km. | 65 | Castelrosso | Km. | 68 |
| Modane Confine (Bardonecchia Confine | » | 53 | Torrazza di Verolengo | » | 71 |
| Bardonecchia (stazione) | » | 46 | Saluggia | » | 76 |
| Beaulard | | 40 | S. Antonino di Saluggia | » | 79 |
| Oulx | » | 35 | Livorno Vercellese | » | 83 |
| Salbertrand | » | 29 | Bianzè | » | 87 |
| Chiomonte | » | 19 | Tronzano | » | 93 |
| Meana | » | 12 | Santhià | » | 95 |
| Bussoleno | » | 5 | S. Germano Vercellese | » | 101 |
| Susa | » | 13 | Olcenengo | » | 106 |
| Borgone | » | 3 | Vercelli | » | 115 |
| S. Antonino | » | 7 | Borgo Vercelli | » | 120 |
| Condove | » | 10 | Ponzana | » | 126 |
| S. Ambrogio | » | 14 | Novara | » | 136 |
| Avigliana | » | 17 | Trecate | » | 146 |
| Rosta | » | 22 | Magenta | » | 158 |
| Alpignano | » | 27 | Vittuone | » | 164 |
| Collegno | » | 32 | Rho | » | 172 |
| Torino P. N. | » | 41 | Musocco | » | 180 |
| Torino P. S. | » | 42 | Bovisa | » | 182 |
| Torino Dora | » | 44 | Milano C. P. Garibaldi e scalo via Farini | » | 186 |
| Settimo | » | 53 | Milano Transito (La Librera | » | 188 |
| Brandizzo | » | 60 | | | |
| Chivasso | » | 65 | | | |

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo a pag. 4, fra i nomi delle stazioni di Bruno e Buccino, aggiungere:

/Bruzolo/18/10 *bis*/

a pag. 18, fra i nomi delle stazioni di Susa e Borgone, aggiungere:

/10 *bis*/Bruzolo/

con la distanza ed istradamento relativi, regolandosi come appresso:

Le stazioni della linea Modane-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa dovranno rilevare la distanza per Bruzolo dalla tabella (1) a pag. 69 del « Prontuario generale » completata come sopra è detto.

Le altre stazioni della rete dovranno invece formarla aggiungendo km. 2 a quella indicata per Borgone e l'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per quest'ultima stazione.

## Ordine di servizio n. 305. (C.).

### Riduzione di tariffa per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di frumento e farina di frumento.

(Vedi Ordini di servizio n. 41, 109, 157 e 230-1915).

La validità delle riduzioni di tariffa concesse dalle ferrovie sottoindicate per le spedizioni di *frumento* e *farina di frumento* (*compresi i semolini*), di cui gli ordini di servizio n. 41,109,157 e 230-1915, è prorogata fino al 31 dicembre 1915, ferme restando tutte le disposizioni degli ordini di servizio stessi:

Ferrovie Reali Sarde;
» Secondarie Sarde;
Ferrovia Mandela-Subiaco;
» Rezzato-Vobarno;
» Brescia-Iseo-Edolo;
» Valle Brembana;
» Massa Marittima-Follonica Porto;
» Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
» Cancello-Benevento;
» Nardò-Tricase-Maglie;
» Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale;
» Grignasco-Coggiola;
» Monza-Molteno;
» Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano-Paderno;
» Padova-Piazzola;
» Orbetello-Porto S. Stefano;
» Castelbolognese-Riolo.

Si avverte, inoltre, che anche le ferrovie Fano-Fermignano e Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide hanno concessa per il proprio

percorso, a decorrere dall'attivazione del servizio cumulativo fino a tutto il dicembre 1915, la riduzione del 50% per i trasporti di frumento e farina di frumento (compresi i semolini), effettuati per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, dei Comitati di soccorso e delle Società Cooperative.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 306.** (M. C. L.).

**Estensione del servizio merci a Vastogirardi.**

(Vedi Ordine di servizio n. 123-1910).

Dal giorno 15 novembre 1915 la stazione di Vastogirardi della linea Sulmona-Isernia, attualmente ammessa al servizio merci a g. v. ed a p. v. o. con determinate limitazioni, viene abilitata a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, senza alcuna limitazione, di merci a grande velocità, piccola velocità ordinaria, piccola velocità accelerata, di veicoli e bestiame.

All'uopo la detta stazione è stata dotata di piano caricatore con carico di fianco servito dal relativo binario tronco allacciato alla prima linea mediante deviatoio incontrato di punta dai treni pari.

In conseguenza di quanto sopra nella Prefazione generale, (Parte seconda) all'orario generale di servizio, a pag. 10 di fronte al nome di Vastogirardi, si dovrà cancellare l'indicazione LO-a, e nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Volume I, edizione giugno 1914) le indicazioni a pag. 63 di fronte al nome della stazione suddetta nelle finche 8 a 16 si dovranno sostituire con le seguenti, cancellando inoltre in calce alla medesima pagina l'annotazione (11):

/G/A/O/V/B/S/—/—/F/

---

## Ordine di servizio n. 307. (R.).

### Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'anno finanziario 1915-16.

(Vedi Ordine di servizio n. 182-1915).

Pag. 11. — Al § 1° del Titolo I dell'entrata, aggiungere il seguente nuovo conto:

« *9 bis - Prodotti delle ferrovie oltre il vecchio confine Italo-Austriaco* » col *n. 20* di partitario.

Pag. 17. — All'annotazione posta di contro al conto 42 di entrata, modificare le parole « *valore presunto* » in quelle « *valore presente* ».

Pag. 20. — Al sottoconto 57.D. 1 dell'entrata, partitario 185, porre la seguente annotazione:

« *Compreso il valore effettivo dei materiali di spoglio provenienti da locomotive ed automotrici demolite ed il valore dei detti rotabili destinati alla demolizione o venduti a terzi* ».

Pag. 21. — Al sottoconto 58.D. 1 dell'entrata, partitario 203, porre la seguente annotazione:

« *Compreso il valore effettivo dei materiali di spoglio provenienti dai veicoli demoliti ed il valore di quelli destinati alla demolizione o venduti a terzi* ».

Pag. 25. — Il sottoconto d'entrata *85 B* partitario *271* è soppresso.

Pag. 26. — Ai sottoconti d'entrata 96 C e 96 D porre rispettivamente le seguenti annotazioni:

« Part. *292 - Compresi gli interessi sulle riscossioni a titolo di reintegro in conto capitale* ».

« Part. *293 - Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria per gli interessi sui capitali depositati alla Cassa Depositi e Prestiti* ».

---

Pag. 27. — La prima parte dell'annotazione posta di contro al conto 109 di entrata, va modificata come in appresso:

« *Usato dall'Ufficio Contabilità prodotti, e, per quanto riflette le tasse di bollo sui trasporti in servizio, anche dalle Divisioni Lavori* ».

Pag. 34. — La prima riga dell'annotazione posta di contro al sottoconto 6.D.4 della spesa va sostituita dalla seguente:

« *Escluse le spese per le riparazioni eseguite dai Riparti Tecnici al materiale d'inventario costituente gli impianti ecc.* ».

Pag. 35. — L'attuale dizione del sottoconto 6 G della spesa va sostituita dalla seguente:

« G) *Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e d'illuminazione, orologi e misure elettriche* ».

Pag. 47. — Dall'annotazione posta di contro al sottoconto 47 B della spesa togliere le parole « *Ventimiglia-Confine Francese* » « *Primolano-Confine Austriaco* ».

Pag. 47. — Dall'annotazione posta di contro al sottoconto 48 G della spesa, togliere il seguente 2° periodo:

« *Al detto sottoconto vanno portati ecc. ecc.* ».

Pag. 54 e 55. — Alle annotazioni poste di contro ai sottoconti 86.A.5 e 87.A.5 della spesa, modificare le parole « *valore presunto* » in quelle « *valore presente* ».

Pag. 55. — All'annotazione posta di contro al sottoconto 87.A.5 della spesa, sostituire la parola « *rotabili* » coll'altra « *veicoli* ».

Pag. 58. — Il conto 96 di spesa viene suddiviso nei seguenti sottoconti:

« A) *Quota di interessi 3,75% sull'ammontare degli affitti incassati* ».

« B) *Quota di interessi sull'importo di canoni relativi agli appartamenti non affittati* ».

Pag. 59. — Il sottoconto *114 B* partitario *971* della spesa è soppresso.

Pag. 59. — (*) Il conto 51 f. b. viene modificato come in appresso:

« *51. - Sovvenzioni*:

*a*) dalle Casse col N. *1250* }
*b*) fra stazioni col » *1250 bis* } di partitario.

Pag. 73. — Il § 1° del IV Gruppo dei Conti d'ordine modifica l'attuale dizione nella seguente:

« § 1° - *Conti d'ordine esclusivamente riservati all'Ufficio contabilità prodotti* ».

Pag. 73. — Al detto paragrafo viene introdotto il seguente nuovo conto:

« *92. Prodotto lordo del traffico* » col n. 1297 di partitario.

N. B. La modificazione di cui *all'asterisco* avrà vigore a partire dal 1° gennaio 1916.

---

**Ordine di servizio n. 308.** (P.).

**Ruolo di anzianità dei gradi 7° 8° 9° e 10 della tabella organica.**

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità del personale dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica compilato a norma del Regio decreto 11 settembre 1913, numero 1202.

---

**Circolare n. 77.** (A.).

## Somministrazione di camiciole di lana a maglia bianche, al personale.

Si porta a conoscenza del personale interessato, per norma nella emissione delle richieste, che, a cagione delle attuali condizioni dei mercati, il prezzo delle camiciole di lana a maglia bianche, in corso di acquisto per la prossima stagione invernale, è di L. 6,20 ciascuna camiciola.

Esaurita quindi la scorta di camiciole bianche del precedente acquisto, verranno somministrate ai richiedenti quelle dell'acquisto in corso, le quali verranno pertanto addebitate al suddetto prezzo di costo di L. 6,20 ciascuna.

È data però facoltà al suddetto personale che non intende, per ragione del prezzo, dar più corso alle richieste di camiciole bianche, già emesse, di fare annullare, in tempo opportuno, le richieste stesse.

---

**Circolare n. 78.** (C.).

## Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915).

(Vedi Ordine di servizio n. 166-1915).

In dipendenza della pubblicazione della 2ª appendice alla tariffa valevole per il percorso delle ferrovie Nord Milano ed in seguito ad una comunicazione ricevuta dalla ferrovia Sondrio-Tirano, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » sono da farsi l'aggiunta e le modificazioni risultanti dall'allegato alla presente circolare.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

*Allegato alla circolare n. 78-1915.*

*Aggiunta e modificazioni al « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».*

A pag. 41:

di seguito al punto « Soprattassa di transito » aggiungere: « Le soprattasse devono essere aumentate del 4%, quando si applicano, per il percorso delle ferrovie Nord Milano, le tariffe speciali a grande velocità, e del 2%, quando si applicano, per il percorso medesimo, le tariffe speciali 50 e 51 P. V. A. e 101, 102, 103, 104 e 106 P. V. O. »;

nel punto « Carico e scarico » alle parole « contro abbuono della quota di diritto fisso di L. 0,50 » sostituire quelle « contro abbuono della quota di diritto fisso di L. 0,4743 ».

A pag. 77:

modificare come segue il punto « Carico e scarico »:

« Le operazioni di carico e scarico sono facoltative alle parti per le merci delle ultime tre classi, contro abbuono della quota di L. 0,40 per tonnellata e per ogni operazione di carico e scarico, purchè il peso delle merci raggiunga il minimo stabilito per carro da 8 tonnellate dalle singole tariffe speciali in vigore sulle ferrovie dello Stato o si paghi per tale peso minimo. Per le merci delle prime cinque classi non è concesso alcun abbuono ».

**Circolare n. 79.** (C.).

**I. Reclami del pubblico per eccedenza di tassa.**
**II. Compilazione dei bollettini di consegna agli effetti dell'esazione delle tasse di sosta.**

I.

Vengono con frequenza rilevate irregolarità nella liquidazione dei rimborsi per eccedenza di tassa di competenza delle stazioni (art. 33 « norme per il servizio contabile delle gestioni merci ») e ciò perchè le stazioni stesse non eseguiscono preliminarmente tutti gli accertamenti necessari ad assicurarsi della attendibilità dei reclami presentati.

Fra altri vanno segnalati i seguenti errori:

*a*) Si eseguiscono rimborsi dopo intervenuta la prescrizione, in opposizione a quanto è tassativamente stabilito dall'art. 146 delle tariffe e condizioni pei trasporti;

*b*) vengono talvolta pagate integralmente le somme richieste dagli interessati, senza la necessaria, preventiva revisione delle tasse in origine applicate;

*c*) sono ritenute come eccedenza di tassa, e quindi restituite, le tasse accessorie, come soste in partenza, spese anticipate, prese a domicilio, ecc., e ciò perchè i rispettivi importi non risultano distintamente indicati sui bollettini di consegna;

*d*) si accorda il rimborso del 50 % delle tasse sulle spedizioni di farine e cereali non a carro completo, mentre tale riduzione, confermata con l'ordine di servizio n. 190-915, è applicabile sui prezzi delle tariffe speciali n. 101 (comprese le corrispondenti classi 18 e 19 del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali n. 1051 e 1052;

*e*) per uno stesso trasporto si liquidano talora due rimborsi, dei quali l'uno d'iniziativa, col mod. Ci-470, l'altro col mod. Ci-

1014 emesso dal controllo, mentre le stazioni, che già hanno provveduto direttamente ai rimborsi, dovrebbero inviare, senz'altro, quest'ultimo titolo all'ufficio reclami merci di Torino, per l'annullamento. Al contrario, chiedono anzi di effettuarne il pagamento senza i prescritti documenti, che furono già presentati a corredo del primo reclamo e che le parti dichiarano di avere smarrito.

Le anormalità sopra indicate, oltre ad un maggior lavoro di verifica, apportano altresì danni finanziari all'amministrazione, inquantochè non sempre è possibile di ricuperare quanto venne indebitamente rimborsato.

E pertanto, mentre si richiamano le stazioni tutte alla scrupolosa osservanza delle disposizioni che regolano i rimborsi, si preavvisa che, d'ora innanzi, i responsabili saranno chiamati a rispondere in proprio delle somme che non fosse possibile di ricuperare.

## II.

È stato rilevato che in molti casi non si è provveduto all'esazione delle tasse di sosta dovute all'amministrazione, a causa dell'incompleta compilazione dei bollettini di consegna.

Se, infatti, sui detti documenti mancano le indicazioni della data di arrivo e di quella di svincolo, in caso di ritiro delle spedizioni a distanza di tempo dallo svincolo contabile oppure di ritiro parziale di un trasporto, è tolto ai preposti ai magazzini il mezzo più efficace per controllare se e quali tasse di sosta sono dovute.

Si raccomanda pertanto ai capi stazione e capi gestione di invigilare affinchè anche questa parte di servizio, che specie negli attuali momenti assume speciale importanza, sia sempre diligentemente curata, impartendo quelle particolari istruzioni al dipendente personale che riterranno più opportune allo scopo.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 8, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

## Circolare n. 80. (C. M N.).

### Limitazioni nei trasporti in servizio interno marittimo, cumulativo ferroviario-marittimo e diretto terrestre-marittimo.

Per effetto del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 31 del corrente anno, è vietata l'uscita dai porti, rade ed acque territoriali del Regno, delle colonie e dei territori occupati dall'Italia, con qualsiasi nave, barca, battello o galleggiante di ogni bandiera delle seguenti merci, comunque preparate o contenute:

Olî vegetali (compreso quindi l'olio d'oliva), olî animali, olî greggi e distillati, nafta, petrolî di ogni genere, benzina, nitrobenzina, alcool ed in generale tutte le essenze utilizzabili per motori.

L'imbarco di dette merci nei porti italiani per il rifornimento delle isole e delle altre località costiere di difficile accesso per via di terra, nonchè delle nostre colonie, viene eseguito sopra richiesta che gli interessati debbono presentare al Prefetto della Provincia od al Governatore della colonia cui i trasporti sono diretti e dietro autorizzazione rilasciata dal Ministero della Marina alla Capitaneria del porto di imbarco. (Vedasi art. 4 del Decreto ministeriale 5 ottobre 1915, pubblicato nel n. 44 del 4 corrente del Bollettino ufficiale).

Ad evitare, pertanto, eventuali giacenze ai porti delle merci più sopra specificate, si dispone che le stazioni non accettino spedizioni composte delle merci suddette in servizio interno marittimo o cumulativo ferroviario-marittimo o diretto ferroviario-marittimo, se dagli speditori non viene, unitamente agli altri documenti, presentata una regolare dichiarazione della Capitaneria del porto di imbarco che attesti che nulla osta all'inoltro per mare della spedizione.

Per i trasporti destinati alle nostre Colonie, tale dichiarazione tiene luogo del permesso del Ministero delle Finanze, di cui

al punto 1° delle avvertenze generali in fine della circolare numero 52-1915.

Le spedizioni per la Sicilia delle merci sopra indicate sono ammesse soltanto per via di terra. Fanno eccezione gli olî vegetali che possono effettuarsi anche per via di mare, nel qual caso, s'intende, le stazioni debbono esigere la presentazione della indicata dichiarazione della Capitaneria del porto di imbarco.

Nell'occasione si rammenta che l'esportazione dell'olio d'oliva per le Americhe, l'Inghilterra, la Francia, la Russia ed i Paesi al di là del Canale di Suez è liberamente ammessa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *ed ai controllori del materiale.*

---

**Circolare n. 81.** (M. T. V. San.).

**Trasporti di prigionieri di guerra.**

## I.

### Disposizioni generali.

1. *Norme da seguire nei trasporti.* — Per il trasporto dei prigionieri di guerra dovrà essere utilizzato lo stesso materiale prescritto pel trasporto dei profughi e dovranno pure essere osservate, per le misure profilattiche, ed in quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le stesse norme stabilite dalla circolare n. 54, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 31 del 1915.

2. *Cassette di pronto soccorso.* — I treni speciali di prigionieri devono essere dotati di cassette di pronto soccorso per medicina e chirurgia, fornite dalla amministrazione ferroviaria.

## II.

### Interruzioni di viaggio.

3. *Modalità da seguire dalle stazioni.* — Le carrozze impiegate per il trasporto dei prigionieri devono essere tenute a loro esclusiva disposizione per tutta la durata del viaggio.

Se il viaggio viene interrotto per ragioni di pernottazione, di refezione od altro, la stazione ove scendono i prigionieri deve trattenere le carrozze nelle quali i medesimi hanno viaggiato, chiuderne a chiave tutti gli sportelli e ricoverarle in un binario appartato fino al momento di poterle riutilizzare pel proseguimento dei prigionieri stessi.

## III.

### Vigilanza sanitaria.

4. *Scorta del Sanitario.* — I Sanitari dell'amministrazione ferroviaria incaricati di scortare i treni speciali di prigionieri sono autorizzati a portare i distintivi del grado militare che corrisponde alla loro qualifica ed avranno a disposizione qualche soldato di sanità, pel miglior disimpegno del servizio ad essi affidato.

Alla dipendenza del Sanitario viaggerà pure, come nei treni per trasporto dei profughi, un manovale del Servizio Veicoli incaricato della pulizia delle carrozze e specialmente delle ritirate durante il viaggio.

5. *Richiesta del Sanitario pel viaggio di piccoli drappelli.* — Spetta alla autorità militare di chiedere la scorta del Sanitario, se ritenuta necessaria, per i viaggi da compiersi da piccoli drappelli di prigionieri.

## IV.

### Pulizia delle carrozze durante il viaggio.

6. *Richiesta della pulizia.* — Durante le soste delle carrozze nelle stazioni nelle quali avvengono le interruzioni di viaggio di cui il punto 3°, potrà essere eseguita la pulizia delle carrozze

quando la durata delle soste permette di far precedere la medesima dalla disinfezione delle carrozze stesse, avvertendo che qualora la disinfezione preventiva non sia possibile, la pulizia non deve essere praticata e le carrozze debbono restare chiuse, in binario appartato, con proibizione a chiunque di entrarvi.

I Comandi di stazione potranno quindi prendere preventivi accordi colle Divisioni Veicoli e del Movimento e cogli Uffici sanitari interessati per stabilire in quali delle località dipendenti e con quali modalità potrà essere richiesta in tempo opportuno dai Comandi stessi, la disinfezione e la pulizia delle carrozze durante l'interruzione del viaggio.

Analoghi accordi potranno essere presi per quanto riguarda la pulizia delle ritirate delle carrozze nelle stazioni di transito.

*Da distribuirsi agli agenti delle classi* 1, 3, 4, 7, 8, 9, 11, 15, 32, 41, 42, 44, 45 *e Controllori del materiale.*

---

**Comunicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Fino a nuovo avviso le Ditte Pasquale Cuoco di Luigi e Luigi Cuoco fu Pasquale, domiciliate a Baronissi (Salerno) restano escluse dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Con i decreti sottoindicati del ministro della guerra sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, le seguenti ditte:

*Decreto* 16 *ottobre* 1915, *n.* 53. — Ditta Benedetto di G. Fiorentino, di cui è proprietario il sig. Benedetto Fiorentino fu Giovanni, commerciante, domiciliato in Roma, via Milano 9.

*Decreto* 16 *ottobre* 1915, *n.* 54. — Ditta Beniamino Vitale, composta dal sig. Vitale Aronne fu Anselmo e dei di lui figli

Esacchia Bonaiuto, Anselmo Salomone, Silvio Bension e Isaia Oreste, tutti commercianti domiciliati in Alessandria, via Milano 12.

*Decreto* 18 *ottobre* 1915, *n.* 55. — Ditta Reta Guido, con domicilio in Torino, corso Stupinigi 12, composta delle signore Amalia ed Elena Reta fu Guido, negozianti in ferramenta.

*Decreto* 18 *ottobre* 1915, *n.* 56. — Ditta Calcarami Amedeo, di cui è unico proprietario il sig. Calcarami Amedeo fu Giulio, domiciliato in S. Agata di Esaro, direttore di una banca cooperativa di piccoli prestiti.

*Decreto* 18 *ottobre* 1915, *n.* 57. — Ditta Pugliese Girolamo, di cui è unico proprietario il sig. Pugliese Girolamo fu Girolamo di Cerignola, ragioniere.

---

## VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati categoria

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 3ª | Delegato | **Donaiuti** geom. Angelo - Capo Uff. Princ. - Div. Lav. Palermo. | Rinunciatario. |
| 3ª | Delegato supplente | **Sampieri** Nicolò - Capo Ufficio - Uff. Ragioneria Palermo. | Nominato Delegato. |
| 4ª | Delegato | **Valenziani** Emilio - Assistente dei lavor i- Uff. Costruz. Bologna. | Richiamato alle armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente Cherubini Raffaele. |
| 7ª | Rappresentante | **Nocentini** Giuseppe - Aiut. applic. - Staz. Bagnasco. | **Nocentini** Giuseppe - Aiutante Applicato - Staz. S. Giuseppe di Cairo. |
| 10ª | Delegato | **Mandara** Raffaele - Capo Gestione - Mag. Ancona. | **Mandara** Raffaele - Capo Gestione - Mag. Foggia. |
| 10ª | Delegato supplente | **Giannini** Antonio - Capo Magazz. di 1° gr. - Mag. Livorno. | **Giannini** Antonio - Capo Mag. di 1° gr. - Mag. Ancona. |
| 11ª | Delegato | **D'Amico** Nicolò - Applicato - Mag. Palermo C.le. | Reduce dalle armi, riprende le funzioni di Delegato. |
| 12ª | Id. | **Mozzati** Roberto - Manovale - Mag. Torino Sm. | **Mozzati** Roberto - Capo Sq. dei Magazzini - Mag. Torino Sm. |
| 12ª | Id. | **Zuanetti** Giuseppe - Manovale - Mag. Verona. | Richiamato alle armi - Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente Galli Dante. |
| 12ª | Delegato supplente | **Fabbri** Amilcare - Manovale - Mag. Pisa. | **Fabbri** Amilcare - Manovale - Mag. Milano. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | VARIAZIONI |
|---|---|---|---|
| 12ª | Delegato supplente | **Lucianetti** Silvio - Manovale Mag. Ancona. | **Lucianetti** Silvio - Capo Sq. dei Magazzini - Mag. Ancona. |
| 14ª | Delegato | **Petrucci** Pasquale Capo Sq. Cantoniere - Sez. Lavori Salerno. | **Petrucci** Pasquale - Capo Sq. Canton. - Sez. Lavori Napoli Sud. |
| 24ª | Id. | **Lamioni** Luciano - Guardaportone - Off. locom. Rimini. | **Lamioni** Luciano - Scritturale - Off. locom. Rimini. |
| 24ª | Delegato supplente | **Contoli** Luigi - Guardiano d'officina - Off. Veicoli Bologna. | **Contoli** Luigi - Manovale - Off. Veicoli Bologna. |
| 26ª | Delegato | **Pettinelli** cav. Vittorio - Capo staz. di 1° gr. - Stazione Tortona. | **Pettinelli** Cav. Vittorio - Capo Staz. Principale - Staz. Tortona. |
| 27ª | Id. | **Bonaccorsi** Placido - Capo staz. di 2° gr. — Staz. Catania. | **Bonaccorsi** Placido - Capo Staz. di 2° gr. Staz. Giarre-Riposto. |
| 27ª | Delegato supplente | **Fiorentino** Armando - Capo staz. di 3° grad. - Staz. Guardia Mangano. | **Fiorentino** Armando - Capo Staz. di 3° gr. - Staz. Messina. |
| 28ª | Id. | **Celiberti** Domenico - Applicato - Staz. Trani. | **Celiberti** Domenico - Applicato - Staz. Monteverde. |
| 34ª | Rappresentante supplente | **Pizzano** Carmine - Deviatore - Napoli Porto Massa. | **Pizzano** Carmine Deviatore - Bivio di Poggio Reale. |
| 36ª | Delegato supplente | **Calari** Pietro - Manovale - Staz. Bologna. | **Calari** Pietro - Guardia di Staz. - Staz. Bologna. |
| 36ª | Id. | **De Giovanni** Oberdan - Manovale - Staz. Sessa Aurunca. | **De Giovanni** Oberdan - Frenatore - Staz. Sessa Aurunca. |
| 36ª | Id. | **Passarelli** Francesco - Deviatore - Staz. Cirella. | **Passarelli** Francesco - Deviatore - Staz. Policastro. |
| 37ª | Id. | **D'Amanzo** Giuseppe - Capo Cond. Princ. di 2° gr. - P. V. Castell. Adriatico. | **D'Amanzo** Giuseppe - Capo Cond. Princ. di 1° gr. - P. V. Castellamare Adr. |
| 38ª | Delegato | **Baronio** Giuseppe - Capo Cond. - P. V. Milano. | **Baronio** Giuseppe - Capo Cond. Princ. di 3° gr. - P. V. Milano. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 39ª | Delegato | **Brambille** Ugo - Guardafreno - P. V. Napoli. | **Brambille** Ugo - Guardafreno - P. V. Salerno. |
| 41ª | Rappresentante | **Remoli** Romeo - Capo Sq. Operai - Servizio Centrale Trazione - Uff. Coll. Milano. | **Remoli** Romeo - Capo Tecnico di 3° gr. - Servizio Cent. Traz. - Uff. Coll. Milano. |
| 41ª | Rappresentante supplente | **Masotti** Riccardo - Capo Sq. Operai - Off. locom. Rimini. | **Masotti** Riccardo - Capo Tecnico di 3° grado - Off. locom. Rimini. |
| 41ª | Delegato | **Romagnoli** Luigi - Capo Verificatore - Sq. Rialzo Messina. | **Romagnoli** Luigi - Capo Tecnico di 3° gr. - Sq. Rialzo Messina. |

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(158717) - **Di Cola** Giovanni - cantoniere - Sezione lavori Lecce - caporale di fanteria - morto il 29 agosto 1915.

(139215) - **Beretta** Pasquale - manovale deposito combustibili San Giuseppe - soldato di fanteria - morto il 12 settembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(143839) - **Ingaramo** Giovanni - manovale squadra rialzo - Torino P. N. - caporale fanteria - morto il 21 ottobre 1915.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE, VITTIME DEL DOVERE.

(157135) - **Parisi** Achille - fuochista in prova - Deposito di Caltanissetta - marinaio - morto il 27 settembre 1915.

(160666) - **Castelli** Giuseppe - fuochista in prova - Deposito di Licata - marinaio - morto il 27 settembre 1915.

# SENTENZE

**Espropriazioni. - Divieto di edificare. - Sua influenza ai fini della stima del fondo. - Applicazione legge sul risanamento di Napoli. - Modo di formazione del secondo termine della media prescritta dall'art. 13 della legge.**

*Il rescritto borbonico del 31 maggio 1853 contenente il divieto di poter elevare fabbriche sui suoli situati in determinate località nella periferia della città di Napoli allo scopo di conservare la visuale delle bellezze panoramiche, deve ritenersi tutt'ora efficace ed operativo non essendo stato modificato ed abrogato da alcuna Legge posteriore.*

*Dovendosi pertanto determinare il valore di un suolo da espropriarsi per ragioni di utilità pubblica, soggetto in tutto o in parte al dominio di quel rescritto, occorre che il prezzo relativo si stabilisca, avuto riguardo alla inedificabilità assoluta o parziale che da quelle disposizioni legislative alla zona stessa deriva.*

*Secondo la lettera e lo spirito dell'art. 13 della Legge sul risanamento di Napoli, per la formazione del 2° termine della media (valore legale) che serve alla stima della indennità, quando manchino i fitti dell'ultimo decennio e si debba ricorrere all'imponibile, occorre procedere alla somma di dieci annualità di questo fattore e non già alla sua capitalizzazione.*

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI, Sezione 3ª - sentenza 26 maggio-16 giugno 1915 (*est.* Sorrentino) - Scarpa c. ferrovie Stato.

## IN DIRITTO.

Osserva che, a seguito del più ampio svolgimento della causa e delle constatazioni eseguite dal Collegio sul luogo in disputa, le quistioni a risolversi si compendiano nelle seguenti: 1°) ha vigore anche per la zona di terreno espropriata allo Scarpa il rescritto borbonico del 31 maggio 1853 contenente il divieto di poter elevare fabbriche sui suoli sottoposti al Corso Vittorio Emanuele, le quali impediscano o scemino la veduta del mare. 2°) Nell'affermativa, avuto riguardo alla situazione dei luoghi fino a qual punto e dentro quali limiti sia applicabile esso Rescritto all'accennata zona. 3°) Il valore legale del secondo termine della media di cui all'art. 13 della legge 15 gennaio 1885 sul risanamento di Napoli devesi determinare coacervando o capitalizzando l'imponibile gravante sull'immobile espropriato, al netto dell'imposta. Che in ordine alla prima questione l'appellante per incidente, Scarpa sostiene che il Rescritto, pur avendo efficacia di norma legislativa all'atto della sua emanazione, era stato abrogato nei rapporti della sua proprietà mercè la pubblicazione della legge del risanamento di Napoli del 1885, del conseguente decreto del 7 gennaio 1886 e della proroga di detta legge fatta con altra legge degli 11 luglio 1913. Ma la deduzione non ha giuridico fondamento. A tenore in vero di quanto sancisce l'art. 5 delle norme preliminari del codice civile per l'abrogazione tacita di una legge, che è quella che s'invoca dall'appellante, occorre che le nuove disposizioni siano incompatibili con le precedenti ovvero che la nuova legge regoli l'intera materia già regolata dalla legge anteriore. Ora la legge del 1885 fatta a favore di Napoli allo scopo di risanare la città che era stata flagellata dal colera, non portò alla legge generale sull'espropriazone per pubblica utilità che modifiche al criterio di estimazione della proprietà e determinò quali aeree di zone il municipio avrebbe potuto espropriare stabilendo che le opere necessarie dovevano risultare da un piano.

Non ha quindi la detta legge speciale regolata l'intera materia della legge anteriore; nè ha dettato norme circa l'elevazione delle fabbriche nei rioni a sorgere da poter inferire che siano in antitesi con quelle stabilite nel codice civile, nei rescritti borbonici e nei regolamenti edilizi. Il piano regolatore edilizio, che

dalla legge per Napoli è voluto all'unico fine di tracciare le strade e le limitrofe aree fabbricabili, e per distinguere le une dalle altre, come si evince dall'art. 13 ove è detto che nel piano di cui all'art. 1° sarà determinata, l'area di zone laterali alle nuove strade che il Municipio potrà espropriare per pubblica utilità, non può avere la forza abrogativa del divieto sancito nel Rescritto borbonico. La legge per Napoli ed i piani regolatori da essa prescritti, giova ripeterlo, contemplano unicamente quali luoghi possano espropriarsi per pubblica utilità e la procedura da eseguirsi, ma non modificano le norme cui debbono sottostare le singole costruzioni. Ed una conferma di ciò si ha dal tenore dell'art. 5 del regolamento edilizio della città di Napoli pubblicato con R. Decreto del 14 aprile 1892, contenente richiamo dei rescritti borbonici. Se questi fossero stati abrogati con la pubblicazione della legge del 1885 per Napoli, era fuor di luogo il richiamo in un decreto di data posteriore e poichè il richiamo esiste non può avere altro significato che riconoscere che era tuttora in vita il divieto d'alzare fabbriche nella parte sottoposta al Corso Vittorio Emanuele.

Nè ha pregio la deduzione della difesa del sig. Scarpa che il Rescritto si debba ritenere abrogato nella parte che riferivasi al prolungamento del Rione Amedeo, approvato con R. Decreto del 7 gennaio 1886, ed in vigore pel resto giacchè anche ammesso (cosa che non è per le ragioni avanti esposte) che la legge nuova di espropriazione per Napoli contenga disposizioni incompatibili colle precedenti od avesse regolato l'intiera materia della legge anteriore, s'intenderebbe abolito il principio direttivo della legge vecchia e tutti i corollari di esso, ma non le eccezioni, le quali riposano sopra ragioni diverse da quelle, su cui era fondato il principio direttivo della legge anteriore.

Ed in conseguenza la legge del 1885 ed il piano regolatore edilizio fatto in esecuzione di detta legge non potevano mettere nel nulla le norme legislative particolari di indole eccezionali contenute nei Rescritti borbonici. Nè in diverso avviso può andare il Collegio in base alla dichiarazione dell'ing. Paolo Bonbèe, Presidente del Consiglio tecnico del Municipio di Napoli, che cioè i suoli del sig. Scarpa, destinati all'ampliamento della città, non trovansi assoggettati alla riserva voluta dall'art. 5 del regolamento edilizio, ossia dei R. Rescritti del 1841 e 1853 giacchè il parere

per quanto autorevole del capo di un illustre consesso, non può distruggere la efficacia di una legge, la cui osservanza può sempre domandarsi anche quando l'autorità municipale, in dispregio ad essa, abbia approvato progetti di costruzione di edifici. E trattandosi nella specie di determinare il valore di un suolo da espropriarsi per pubblica utilità, a buon diritto l'espropriante può esigere che il prezzo del suolo si stabilisca tenuto conto della limitata edificabilità su di esso imposta da disposizione legislativa e non di quella erroneamente consentita approvandosi il relativo progetto.

Osserva in ordine al secondo quesito a risolversi che, dimostrato che il R. Rescritto del 31 maggio 1853 sia pienamente in vigore nel punto in disputa ove dovrà sorgere il nuovo Rione Amedeo, ove esiste la proprietà Scarpa non merita, in tesi astratta, censura la sentenza del Tribunale, nella parte in cui ritenne esistere una limitazione alla edificabilità del suolo espropriato e conferì mandato al perito nominato di stabilire quale e quanta parte di esso abbiano carattere effettivo ed attuale di aree fabbricabili senonchè, a seguito dell'accesso giudiziario e delle costatazioni eseguite sul posto, adottando lo stesso concetto che guidò il primo giudice nel disporre la perizia, si può fin da ora circoscrivere il mandato al perito circa il punto da dover considerare come quello che non si possa oltrepassare con le fabbriche, al fine di mantenere la vista del mare. E poichè con le constatazioni direttamente fatte dal Collegio si è assodato, come è inserito nel verbale del 15 febbraio 1915 che la veduta del mare non è visibile dal Corso Vittorio Emanuele soprastante la proprietà Scarpa, tranne che attraverso uno spiraglio fra due fabbricati in fondo di chi guarda, e che il mare si può solo vedere da costruzioni che potrebbero sorgere più in alto della Ferrovia cumana, che è a monte e ad un livello superiore di detta via, è evidente che il divieto sancito nel Rescritto borbonico comincia dal piano stradale di detta ferrovia ove potendo sorgere delle costruzioni più in alto, non si può sconoscere nei proprietari il diritto di vedersi conservata la veduta del mare. Osserva che la terza quistione avanti formulata è stata dal Tribunale decisa in modo diverso di come altre volte questa Corte l'ha risoluta. E l'appellante per incidente a ragione chiede che il perito nominato eseguisca la determinazione del secondo termine della media nel caso che ne occupa, non col sistema di capitalizzazione dell'impo-

nibile, ma sebbene del coacervo. Per fermo sia la lettera sia lo spirito della legge conforta la tesi adottata costantemente dal Collegio.

Il Legislatore con l'art. 13 della legge 15 gennaio 1885 sul risanamento di Napoli ha stabilito un nuovo sistema di determinazione dell'indennità di espropriazione, e voluto che risultasse dalla media di due termini cioè il valore venale da fissarsi dal perito, ed il valore legale da stabilirsi alla stregua di elementi certí, ossia i fatti accertati per un decennio ed in mancanza l'imponibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati. Ha voluto rimettere al giudizio del perito quanto attenevasi al valore venale; ha voluto sottrarre dai suoi apprezzamenti quanto riferivasi al valore legale. Ora, se in mancanza di fatti di data certa, il perito deve ricorrere ad avvalersi dell'imponibile, è di intuitiva evidenza che solo col coacervo e non colla capitalizzazione dell'imponibile si può evitare l'arbitrio da parte del perito ed avere, un elemento certo di calcolazione. E che tale spirito informativo della disposizione trovi conforto anche nella interpretazione letterale, basta tener presente che trattasi di unica disposizione racchiusa nello stesso articolo 13 mediante la quale si determina nella prima parte che l'idennità si determina col sistema della media di due termini uno venale, variabile a criterio del perito, e l'altro certo, risultante dalla somma o coacervo di un decennio di fitti: e nel capoverso si fa la ipotesi di mancanza di fitti accertati e si stabilisce che in tal caso si debba ricorrere all'imponibile netto: od in altri termini la semplice sostituzione dell'imponibile ai fatti, ma non modifica i criteri di calcolazione.

Osserva che per quanto riflette le quistioni di secondaria importanza, cui ha accennato l'Amministrazione delle Ferrovie, riguardanti la determinazione del prezzo unitario, la riduzione della zona edificabile, e simili, potendo esse formare oggetto di opportune osservazioni da sottoporsi al perito che potrebbe anche trovarle fondate ad accoglierle, è opportuno rinviare la decisione al Tribunale, che dovendo decidere definitivamnte potrà anche provvedere sulle spese di appello.

*Per tali motivi,* ecc.

ANNO VIII - N. 46 18 NOVEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata indeterminata*:**



Roma, novembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari** *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

**In appendice:**

(*Per memoria*).

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

(*Per memoria*).

Decreto-legge Luogotenenziale *n.* 1590 *recante provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 27 aprile 1915, n. 569, recante provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova;

Ritenuta la necessità di sollecitare maggiormente il ritiro delle merci arrivate dal mare e giacenti, in mancanza d'ordini, nei magazzini e calate del porto, o depositate su natanti ancorati nel porto stesso, o nei magazzini dell'interno, di cui al citato decreto 27 aprile 1915;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo con quelli della marina, delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Articolo unico.

Per le merci provenienti dal mare il termine di tre mesi, stabilito con l'art. 6 del R. decreto 27 aprile 1915, n. 569, è ridotto a 45 giorni. Il detto termine si intende decorrere dalla data della ultimazione dello sbarco.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 13 novembre 1915, n. 278.

Scorso tale termine l'Amministrazione ferroviaria e, rispettivamente, il Consorzio autonomo del porto di Genova, avrà la facoltà di procedere alla loro vendita colle norme dell'art. 112 delle tariffe e condizioni dei trasporti, salvo il soddisfacimento dei diritti doganali per quelle di dette merci che vi fossero soggette. Il termine stesso potrà essere abbreviato quando i diritti e le spese a carico dei trasporti riescano superiori al valore delle merci o le medesime siano facili a deperire o ad essere danneggiate.

Nulla è mutato per quanto riflette le merci provenienti dalla ferrovia e destinate all'imbarco.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 ottobre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — DANEO — CORSI — CAVASOLA.

Visto, il *guardasigilli*: ORLANDO.

**Ordine di servizio n. 309.** (M. e L.).

**Attivazione degli apparati centrali nella stazione di Torino Porta Susa.**

In seguito alla soppressione del P. L. Corso Vittorio Emanuele II ed alle modificazioni della linea fra la stazione di Torino P. S. ed il Bivio Crocetta, con ordine di servizio n. 150-1915 venne parzialmente attivata nella stazione anzidetta la Cabina *A*, per la manovra idrodinamica dei segnali di arrivo e partenza e dei deviatoi costituenti la traversata estrema, lato Bivio Crocetta.

Essendo poi stati ultimati nel frattempo gli impianti inerenti alla detta Cabina *A*, vennero successivamente messi in attività, con disposizione compartimentale, sia le manovre idrodinamiche degli altri deviatoi allacciati alla cabina stessa, sia i dischetti bassi impiantati da quel lato.

A complemento di tali impianti, a partire dalle ore 16 del giorno *1° dicembre 1915* verrà attivata la nuova Cabina *B*, verso Milano, situata a m. 145 dall'asse del F. V., in sostituzione di quella con apparato Saxby, attualmente in esercizio. La detta Cabina *B* servirà per la manovra idrodinamica dei deviatoi e dei segnali esistenti a quell'ingresso.

Coll'attivazione stessa viene completato verso Torino Dora il segnalamento di manovra della stazione coll'impianto dei dischetti bassi, e viene spostato il segnale di partenza verso lo stesso lato, portandolo a sinistra del binario dei dispari a m. 137 dall'asse del F. V. Resta invece invariato il segnalamento di protezione.

Le Divisioni interessate impartiranno, ciascuna nella propria competenza, le disposizioni necessarie per l'attivazione di cui trattasi.

Il presente ordine di servizio completa, per quanto riguarda gli apparati centrali, quello n. 150-1915 sopracitato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Torino.*

---

**Ordine di servizio n. 310.** (M. T. L.).

## Sistemazione del segnalamento nella stazione di Cervaro.

In seguito all'impianto del doppio binario tra Fogg
varo, attivato il 1° agosto 1914, come da circolare n. 8
Compartimento di Bari, è stato provveduto alla sistema
segnali della stazione di Cervaro verso le tre direzioni d
di Rocchetta S. Antonio e di Napoli, ed ai collegamen
rezza fra detti segnali ed i deviatoi mediante fermadevia
rature centrali tipo F. S.

L'attivazione del nuovo segnalamento avrà luogo da
del 2 dicembre 1915, e dalla data stessa i segnali dell
di Cervaro saranno i seguenti:

*Pei treni in partenza*:

*a*) lato Foggia, due semafori collocati uno a m.
l'asse del F. V., a sinistra della linea I, per comanda
tenza dalla linea I, e l'altro a m. 240, a destra della
per comandare la partenza dalla linea stessa e dal Fas

*b*) Lato Rocchetta-Napoli, due semafori situat
m. 200 dall'asse del F. V., a sinistra della III linea,
che comandano: la superiore, alla partenza dei treni
chetta dalla linea III e dai binari del Fascio merci, la
alla partenza dei treni per Napoli dalla linea II e III e
del Fascio merci, e l'altro a m. 257, fra la II e III
un'ala per comandare la partenza dalla II linea per Na

*Pei treni in arrivo*:

*c*) lato Foggia, semaforo a due ali di I categori
m. 563 dall'asse del F. V., e preceduto a m. 800 da un se
avviso. L'ala superiore comanda ai treni per la linea II

binari del fascio merci, quella inferiore ai treni per la linea II. All'ala inferiore è accoppiata un'ala di avviso corrispondente a quella di I categoria di partenza per Napoli.

*d*) Lato Rocchetta S. Antonio, semaforo a candeliere, situato a m. 200 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, con due alberi portanti quello a sinistra l'ala di I categoria che comanda ai treni per la III linea, quello a destra, l'ala di I categoria che comanda ai treni per il Fascio merci. Detto semaforo è preceduto a m. 800 dal corrispondente segnale di avviso.

*e*) Lato Napoli, semaforo a candeliere, collocato a m. 153 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, con due alberi portanti quello a sinistra l'ala di I categoria che comanda ai treni per la I linea, quello a destra l'ala di I categoria che comanda ai treni per la III linea e pel Fascio merci. Detto semaforo è preceduto a m. 800 dal corrispondente segnale di avviso. All'ala di I categoria portata dall'albero a sinistra è accoppiata un'ala di avviso corrispondente a quella di I categoria di partenza per Foggia.

La manovra dei segnali è fatta dalla garetta all'estremo Foggia (m. 363 dal F. V.) per quelli di partenza e di arrivo da quella direzione, e dalla garetta all'estremo Rocchetta-Napoli (m. 425 dal F. V.) per quelli di partenza e di arrivo da quelle direzioni.

La manovra dei segnali di cui ai punti *c*), *d*), *e*) è vincolata a consenso elettrico da trasmettersi dal F. V. — Detti segnali ed i corrispondenti segnali di avviso sono situati a sinistra rispetto ai treni cui comandano.

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni per la regolare attivazione dei suddetti nuovi impianti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *dei Compartimenti di Bari e Napoli.*

## Ordine di servizio n. 311. (C.).

### Tariffe speciali n. 1 e 11 G. V.

(Vedi ordine di servizio n. 167-1915).

È stata pubblicata la 1ª appendice allo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, appartenenti alle amministrazioni secondarie continentali, alle linee di navigazione, alle linee in esercizio speciale della rete dello Stato e alle ferrovie Sarde (Compagnia Reale e Secondarie), che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo ».

La detta appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e verrà pure messa in vendita al pubblico al prezzo di L. 0,10 per ogni esemplare nelle stazioni all'uopo designate.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Circolare n. 82. (C.).

### Dichiarazione per le statistiche per i trasporti destinati all'estero.

(Vedi ordini di servizio n. 51 e 285 del 1909, 7 del 1910 e circolare n. 9 del 1915).

A parziale modificazione dell'art. 8 delle disposizioni concernenti le statistiche del commercio con l'estero (vedasi allegato *a*) all'ordine di servizio n. 51-1909), il Ministero delle Finanze ha stabilito, a seguito dell'andata in vigore del R. decreto 15 settembre 1915, n. 1373, allegato *a*) al decreto stesso, che per tutte le merci che si spediscono all'estero col mezzo della ferrovia, escluse sempre quelle accompagnate da bolletta a cauzione per transito o da bolletta di uscita o di riesportazione emessa da una dogana interna, lo speditore deve consegnare alla stazione di par-

tenza non più uno, ma due esemplari della « Dichiarazione per le statistiche » conforme al modello già in uso.

Per le spedizioni in uscita per i confini di terra, i due esemplari di tale documento devono, a cura dell'Agenzia doganale della stazione di frontiera, essere consegnati alla dogana alla quale la merce è presentata per l'operazione di esportazione.

La dogana stessa liquida su entrambi gli esemplari la tassa di statistica, la tassa sui permessi di esportazione per le merci colpite da divieto e la tassa di bollo della bolletta di uscita, apponendovi il proprio bollo ad umido e la firma dell'ufficiale liquidatore, e restituisce uno degli esemplari all'agenzia doganale, la quale lo unirà agli altri documenti a giustificazione verso le parti delle somme pagate alla dogana e gravate sui trasporti.

Lo stesso deve farsi dalle stazioni e dalle dogane dei porti d'imbarco, per le spedizioni effettuate per l'estero in servizio cumulativo ferroviario marittimo.

E poichè il Ministero delle Finanze ha disposto che le dogane di confine abbiano ad esigere i due esemplari di cui trattasi a cominciare dal *1° dicembre 1915*, così nell'accettazione dei trasporti per l'estero le stazioni dovranno regolarsi in modo che quelle di confine possano ottemperare a tale prescrizione.

Rimangono ferme tutte le altre prescrizioni contenute nel paragr. *b*) del citato ordine di servizio n. 51 corrente anno, modificate con l'ordine di servizio n. 285 del 1909.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *ed ai controllori del materiale.*

---

**Circolare n. 83.** (C.).

## Servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

(Vedi ordine di servizio n. 237-1915).

Sono pervenute lagnanze perchè molte stazioni rifiutano trasporti diretti a *Todi Ponterio*, obbiettando ai mittenti che non esiste stazione di tale nome sulla linea Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide della ferrovia Centrale Umbra.

Ciò deve dipendere dal fatto che le stazioni, o non tengono aggiornato il « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1915 » con le successive modificazioni, oppure che fanno una troppo rigida distinzione fra la denominazione sopradetta, usata dai mittenti stessi, e quella di *Todi Ponte Rio* quale risulta dall'ordine di servizio sopracitato.

Si richiamano pertanto le stazioni a tenere sempre in corrente il « Prontuario » suddetto, ed a non dare ulteriore motivo alle lagnanze di cui è parola.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 15, 18, 19, 20 *e* 22.

---

**Circolare n 84.** (A.).

**Circoscrizione dei magazzini. - Soppressione del Magazzino Approvvigionamento di Gallarate.**

A datare dal 15 novembre 1915 è stato soppresso il Magazzino Approvvigionamenti di Gallarate cessando così la competenza di giurisdizione prevista provvisoriamente per detto Magazzino a pag. 3, 10 e 11 del fascicolo « Circoscrizione dei Magazzini » allegato all'ordine di servizio 392-1914.

Le somministrazioni che finora venivano effettuate dal detto Magazzino verranno d'ora in poi eseguite dai Magazzini di *Milano Armamento* per i materiali e macchinari per impianti fissi di trazione elettrica e da quelli di *Milano Approvvigionamenti* per i rimanenti materiali.

---

*Il Direttore generale*
**R. DE CORNE'.**

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(123876) - **Amicizia** Giulio - operaio - Divisione Movimento Roma - sottotenente di fanteria - morto il 18 ottobre 1915.

- **Muzio** Felice - manovale avventizio - Stazione Albizzate - soldato di fanteria - morto il 21 ottobre 1915.

(133246) - **Ferro** Emanuele - applicato - Divisione Trazione Genova - capitano di fanteria - morto il 22 ottobre 1915.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . . . . .* L. [illegible].00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . . . . . . . . . . .* 5.00

---

**Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.**

---

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 47 — 25 NOVEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE



Roma, novembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

*(Per memoria).*

**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

*(Per memoria).*

---

**ORDINANZA** 1° *ottobre* 1915 *del Comando Supremo del R. Esercito con la quale vengono approvate le norme per l'applicazione dei bandi* 17 *giugno e* 31 *luglio* 1915 *sulla circolazione con mezzi rapidi, transito, soggiorno nella zona di guerra, comunicazioni e segnalazioni* (1).

REGIO ESERCITO ITALIANO.

**COMANDO SUPREMO**

Sono approvate le presenti « Norme per l'applicazione dei bandi 17 giugno e 31 luglio 1915, sulla circolazione con mezzi rapidi, transito, soggiorno nella zona di guerra, comunicazioni e segnalazioni ».

Dato, li 1° ottobre 1915.

*Il capo di Stato Maggiore dell'Esercito*

CADORNA.

## TITOLO I.

### Zona di guerra

La zona di guerra comprende:

*a*) I territori dell'Impero austro-ungarico occupati dalle truppe italiane;

*b*) i Comuni delle Provincie dichiarate in istato di guerra con RR. decreti 22-25 maggio e 15 luglio 1915 e cioè quelle di Sondrio, Brescia, Verona, Vicenza, Belluno, Udine, Venezia, Treviso, Padova, Mantova, Ferrara, Bologna, Ravenna, Forlì, Cremona, Piacenza e Rovigo;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 12 ottobre 1915, n. 251.

*c*) i Comuni costieri e le isole dell'Adriatico;

*d*) tutte le fortezze dichiarate in istato di difesa o di resistenza con decreti dei ministri della guerra e della marina.

## TITOLO II.

### Transito, soggiorno e circolazione nella zona di guerra

§ 1. — Giusta le ordinanze del 17 giugno e del 31 luglio 1915 il transito, la circolazione ed il soggiorno nella zona di guerra delle persone non appartenenti all'esercito o all'armata sono regolati da norme speciali.

§ 2. — *Suddivisione della zona di guerra.*

La zona di guerra, agli effetti della circolazione con mezzi rapidi sulle strade ordinarie e sulle ferrovie, del soggiorno e del transito nei Comuni, deve intendersi suddivisa in:

1° territorio delle operazioni;

2° territorio delle retrovie;

3° territorio delle Provincie dichiarate in istato di guerra non compreso in quello delle operazioni ed in quello delle retrovie.

## CAP. I.

### Territorio delle operazioni.

§ 3. — Deve intendersi per territorio delle operazioni quello in cui combattono e stazionano le truppe impegnate sulla fronte. Esso è stato limitato dai comandi delle grandi unità mobilitate secondo appositi manifesti.

§ 4. — *Accesso e circolazione con mezzi rapidi.*

Per accedere e circolare nel territorio delle operazioni con qualsiasi mezzo rapido (ferrovia, automobili, motocicli, vetture, biciclette, quadrupedi, galleggianti, ecc.), i non militari devono essere provvisti di salvacondotto.

§ 5. — *Salvacondotti.*

La concessione dei salvacondotti può ottenersi soltanto per i seguenti motivi:

*a*) Per esigenze del servizio militare;

*b*) per bisogni delle pubbliche amministrazioni;

*c*) per gravi ed eccezionali interessi privati.

§ 6. — *Domanda per ottenere il salvacondotto* (1).

La domanda per ottenere il salvacondotto deve contenere:

*a*) le complete generalità del richiedente (cognome, nome, paternità, maternità, luogo, anno, mese e giorno di nascita);

*b*) i motivi pei quali si richiede il salvacondotto;

*c*) l'indicazione delle località che s'intendono percorrere;

*d*) tutti i documenti, debitamente legalizzati, necessari a giustificare la richiesta del salvacondotto;

*e*) l'indicazione del domicilio del richiedente;

*f*) la fotografia recente del richiedente, firmata nella parte anteriore.

Potrà omettersi la fotografia, quando il salvacondotto possa avere riferimento ad altro documento ufficiale di riconoscimento, munito di fotografia (libretto ferroviario, tessera postale, ecc.) o quando debba avere la validità inferiore a 15 giorni.

§ 7. — *Salvacondotti permanenti e temporanei.*

Salvacondotti permanenti. — Si richiedono al Comando superiore dei carabinieri Reali presso il Comando supremo.

Salvacondotti temporanei. — Si richiedono:

*a*) al Comando superiore dei carabinieri Reali, se riguardano tutto il territorio delle operazioni oppure territorî dipendenti da vari comandi di armata;

*b*) ai Comandi delle truppe operanti, limitatamente ai territorî di loro giurisdizione.

---

(1) La domanda per la concessione del salvacondotto per il territorio delle operazioni (corredata dai documenti e contenente le indicazioni di cui al § 6) sarà dall'interessato presentata al Comando dei carabinieri Reali nel cui territorio egli risiede. Il Comando stesso, assumerà informazioni sul richiedente, accerterà i motivi addotti pel rilascio e rimetterà gli atti, col risultato delle indagini fatte, al proprio superiore diretto, che li trasmetterà al rispettivo Comando di divisione. Questo, concorrendo gli estremi pel rilascio del salvacondotto, invierà tutti gli atti, esprimendo il proprio parere, o al Comando superiore dei carabinieri Reali, se la richiesta riguarda territorio sotto la giurisdizione di più di un'armata, ovvero al Comando delle truppe operanti competenti, se la richiesta stessa è limitata a località comprese nella giurisdizione di detto Comando.

I salvacondotti temporanei potranno essere concessi anche dall'Intendenza generale per tutto il territorio delle operazioni, quando lo ritenga necessario per esigenze di servizi militari da essa dipendenti o per bisogni delle pubbliche amministrazioni, ovvero per quelli urgenti delle industrie e del commercio.

Tali salvacondotti temporanei possono altresì concedersi dal Comando generale del genio militare o dai Comandi del genio dipendenti, presso le grandi unità mobilitate, per gli urgenti bisogni dell'Amministrazione del genio militare.

§ 8. — *Permessi speciali.*

I Comandi delle truppe operanti, per necessità urgenti e momentanee, hanno facoltà di rilasciare permessi speciali di circolazione, di transito o di soggiorno, di carattere temporaneo, anche fuori della propria giurisdizione.

Tali permessi speciali si concederanno anche ai conducenti delle automobili e carrozze postali.

§ 9. — *Persone eccezionalmente esonerate dal salvacondotto o dal permesso speciale.*

Qualora, in via eccezionale e per speciali esigenze militari, l'esercizio di qualche linea ferroviaria si prolunghi nel territorio delle operazioni, i funzionari e gli agenti di scorta ai treni — analogamente a quanto dispone l'ordinanza 17 giugno 1915 — avranno facoltà di accedervi, esibendo, in luogo del salvacondotto, la tessera di riconoscimento di cui sono forniti, la quale sarà considerata equipollente a quella dei conducenti e meccanici di automobili e autocarri.

§ 10. — *Soggiorno e transito.*

Il possesso del salvacondotto non esonera alcuno dall'osservanza delle norme che regolano, nel territorio delle operazioni, il soggiorno ed il transito dei non militari.

Tali norme sono state stabilite e pubblicate dai singoli comandanti delle truppe operanti, per la parte del territorio di loro giurisdizione.

§ 11. — *Accesso e circolazione dei pedoni nel territorio delle operazioni.*

Per accedere per via ordinaria ed a piedi nel territorio delle operazioni, è necessario essere muniti del salvacondotto sopra descritto. La circolazione a piedi nel territorio delle operazioni è regolata dalle autorità militari cui spetta la condotta delle operazioni stesse. Tutta-

via nessuna persona non militare, anche se munita di salvacondotto, potrà avvicinarsi a meno di 500 metri dalle posizioni occupate dalle truppe fuori degli alloggiamenti.

Le persone abitanti entro il raggio di 500 metri da dette posizioni potranno essere fatte allontanare per decisione dell'autorità militare, e accompagnate nelle prossime località retrostanti, trattenendovele quanto occorra.

L'autorità che ordina lo sgombero, avrà cura di tutelare le proprietà incustodite e di provocare i provvedimenti necessari per il ricovero e l'alimentazione di dette persone. Qualora esse lo richiedano, il bestiame che avessero abbandonato potrà essere acquistato dall'Amministrazione militare.

## Cap. II.

### Territorio delle retrovie

§ 12. — Deve intendersi territorio delle retrovie quello in cui stazionano le truppe non impegnate sulla fronte e dove si compiono i trasporti di rifornimento e di sgombero.

Sono compresi nel territorio delle retrovie:

1) — I Comuni occupati non compresi nel territorio delle operazioni;

2) — i Comuni delle provincie di Belluno, Udine, Treviso, Venezia, Vicenza, Verona, Brescia e Sondrio, non compresi nel territorio delle operazioni;

3) — I Comuni costieri dell'Adriatico;

4) — Tutte le fortezze dichiarate in istato di difesa o di resistenza con decreti dei ministri della guerra e della marina.

§ 13. — *Circolazione.*

Nel territorio delle retrovie la circolazione in automobile e su motociclo è subordinata a determinate restrizioni; è invece pienamente libera per tutti quella su ferrovie, su veicoli a trazione animale, sulle biciclette, ecc.

Tale circolazione è sempre però sottoposta alle norme qui di seguito riportate, regolanti il soggiorno ed il transito.

È consentito di circolare in automobile o su motociclo nella zona delle retrovie soltanto alle persone munite di salvacondotto permanente o temporaneo da richiedersi al Comando superiore dei carabinieri Reali o da concedersi direttamente dall'Intendenza generale del-

l'esercito nei modi, nelle forme e per i motivi già indicati pel territorio delle operazioni (1).

Per la circolazione su automobili e motocicli nei Comuni costieri il salvacondotto dovrà richiedersi al Comando del corpo d'armata territoriale, che potrà anche delegarne il rilascio al dipendente Comando di divisione territoriale.

§ 14. — *Transito e soggiorno.*

Chiunque non appartenente all'esercito o all'armata accede per ferrovia in uno dei Comuni del territorio delle retrovie, deve subito presentarsi al Comando militare della stazione ferroviaria per ottenere il permesso di transitare o soggiornare. Detto permesso può anche rilasciarlo, durante il viaggio, il funzionario di P. S. incaricato del servizio di vigilanza sui treni in corsa.

Chiunque entra in un Comune del territorio delle retrovie per via ordinaria deve immediatamente presentarsi al Comando militare di tappa, dove sia istituito, o in difetto all'ufficio di P. S., e, se questo manchi, alla stazione dei carabinieri Reali. Nelle località ove non vi è nessuno di detti uffici, occorre presentarsi al sindaco.

§ 15. — *Rilascio dei permessi di soggiorno o di transito.*

Tali permessi si rilasciano dalle succitate autorità — secondo l'ordine sopra enunciato — all'atto dell'arrivo del viaggiatore in un Comune ed esclusivamente a chi provi, oltre la propria identità personale, di avere ragioni di industria, di commercio, di professione, di lavoro o di gravi interessi o contingenze familiari per soggiornare nel Comune ove si è diretto.

Quando l'interessato non sarà in grado di provare, con validi documenti o serie referenze, tali estremi essenziali per ottenere il prescritto permesso, dovrà essere respinto al Comune di propria residenza, con foglio di via obbligatorio da rilasciarsi dalla competente autorità di pubblica sicurezza.

---

(1) La domanda per la concessione del salvacondotto pel territorio delle retrovie (corredata dai documenti e contenente le indicazioni di cui al paragrafo 6) sarà dall'interessato presentata al Comando dei carabinieri Reali nel cui territorio egli risiede. Il Comando stesso assumerà informazioni sul richiedente, accerterà i motivi addotti pel rilascio e rimetterà gli atti, col risultato delle indagini fatte, al proprio superiore diretto, che li trasmetterà al rispettivo Comando di divisione. Questo, concorrendo gli estremi pel rilascio del salvacondotto, invierà tutti gli atti, esprimendo il proprio parere, al Comando superiore dei carabinieri Reali presso il Comando supremo, per le decisioni.

### § 16. — *Validità e forma dei permessi di soggiorno o di transito.*

Il permesso di soggiorno o di transito non potrà avere validità superiore ad un mese: potrà però essere rinnovato. Esso si rilascia sul modulo prescritto dal comando supremo: vi è indicata la località di destinazione e quelle altre per le quali occorre eventualmente transitare per raggiungerla.

### § 17. — *Persone per le quali non occore il permesso di soggiorno o di transito.*

Non è necessario di rilasciare il permesso di soggiorno o di transito:

*a*) ai funzionari civili che accedano nei detti Comuni per ragioni di servizio e che siano muniti di documenti atti a stabilire la loro identità ed i motivi di servizio che hanno determinato il viaggio;

*b*) a coloro che provino di rientrare nel Comune di loro residenza;

*c*) a coloro che siano già muniti di salvacondotto per circolare in automobile o su motociclo;

*d*) a coloro che siano già muniti di permessi speciali, rilasciati dalle autorità militari.

Tali permessi, vengono rilasciati da qualsiasi autorità mobilitata o territoriale (1), esclusivamente nell'interesse del servizio militare o per eccezionali necessità vagliate e riconosciute caso per caso. Essi, esonerando il possessore dall'adempimento di tutte le formalità che regolano il soggiorno ed il transito, debbono essere rilasciati con estrema cautela. Ad ogni modo, le autorità e gli agenti dei luoghi nei quali il possessore accede, sono in facoltà di indagare sulla sussistenza dei motivi per cui il permesso venne rilasciato, potendo sempre l'autorità militare del luogo di arrivo espellere chiunque la cui presenza ritiene inopportuna.

Nessun modello è prestabilito per tali permessi speciali, che possono anche essere concessi con l'apposizione di un visto al passaporto per l'interno, quando questo contenga l'indicazione della località ove il possessore intende dirigersi.

---

(1) Le autorità militari cui è stata attribuita la facoltà di rilasciare tali permessi speciali sono:

1. Il Ministero della guerra.
2. I Comandi di corpo d'armata territoriali.
3. I Comandi di divisione territoriali.
4. I Comandi di presidio.
5. I Comandi dei carabinieri Reali retti da ufficiali.

§ 18. — *Fiere, mercati, ecc.*

Durante i soli giorni di fiera o di mercato le autorità militari territoriali potranno sospendere le disposizioni che regolano il soggiorno ed il transito nella zona di guerra, limitatamente al Comune nell'ambito del quale avrà luogo la fiera o il mercato. Per il ritorno nel Comune di residenza vale la disposizione contenuta nella lettera *b*) del § 17.

## Cap. III.

## Territorio delle Provincie dichiarate in istato di guerra non compreso in quello delle operazioni ed in quello delle retrovie.

§ 19. — *Circolazione con mezzi rapidi (automobili, motocicli, ecc.) - transito e soggiorno.*

Non sono soggetti ad alcuna restrizione, rimanendo liberi per tutti.

Tuttavia i Comandi di corpo d'armata e di divisione territoriali hanno sempre facoltà di prescrivere norme di polizia militare, restrittive della libertà di circolazione con mezzi rapidi, del transito e soggiorno, per limitate località e determinati periodi di tempo secondo le facoltà che loro competono pel vigente stato di guerra in detto territorio.

## Cap. IV.

## Circolazione degli ufficiali del R. esercito. della R. marina degli assimilati, ecc., nella zona di guerra.

Gli ufficiali del R. esercito e della R. marina, gli assimilati in grado, il personale civile degli stabilimenti militari e marittimi, i funzionari civili aggregati al Segretariato generale per gli affari civili, o incaricati di speciali servizi dalle autorità militari, purchè muniti della tessera di riconoscimento o del libretto ferroviario (1) ovvero di regolare attestazione della propria qualità e dei prescritti documenti di viaggio, potranno circolare per tutta la zona di guerra con qualsiasi mezzo di locomozione. Per coloro, che fossero sprovvisti di libretto ferroviario, dovrà farsi speciale menzione nei suddetti documenti di viaggio, con le parole: « sprovvisto di libretto ferroviario ».

---

(1) Il libretto ferroviario deve essere munito di fotografia recente del titolare.

Cap. V.

**Transito e soggiorno di operai impiegati in lavori per conto delle autorità militari e delle pubbliche Amministrazioni.**

Qualora si debbano eseguire urgenti lavori nella zona di guerra (anche nel territorio delle operazioni) per conto delle autorità militari o delle pubbliche Amministrazioni e sia necessario l'impiego di gran numero di operai, sprovvisti di documenti d'identità personale, le autorità militari, nella cui giurisdizione i lavori vengono eseguiti, devono provvedere, sotto la loro responsabilità, alla sorveglianza di detto personale.

Cap. VI.

**Lascia-passare per gli ufficiali e per i militari di truppa.**

Il Comando supremo si riserva di munire di appositi lascia-passare gli ufficiali ed i militari di truppa, che eventualmente fossero incaricati di speciali missioni.

TITOLO III.

Cap. I.

**Comunicazioni e segnalazioni**

**Colombi.**

In massima non è permesso tenere colombi nella zona di guerra.

§ 20. — *Colombi viaggiatori di razze pregiate od occorrenti ad esperimenti scientifici.*

Le Società di colombicoltura ed i privati possessori dei suddetti colombi, che intendono non disfarsene, debbono rivolgersi al Comando del corpo d'armata locale, che ne potrà autorizzare l'internamento in Comuni fuori della zona di guerra.

§ 21. — *Colombi domestici.*

I proprietari di colombi domestici devono denunziarli ai locali comandi di stazione dei carabinieri Reali, i quali si accerteranno che ai volatili siano tagliate e mantenute corte le penne delle ali e della coda, in modo da renderli inadatti al volo.

I contravventori incorreranno nella confisca e distruzione dei colombi, senza pregiudizio delle penalità comminate dai bandi.

## CAP. II.

## Apparecchi telefonici, telegrafici e radiotelegrafici.

Salvo speciali concessioni o ratifica di quelle già ottenute, è vietato ai privati l'esercizio di linee telegrafiche e telefoniche, il possesso, l'uso di apparecchi o parti di apparecchi telefonici, telegrafici, radiotelegrafici. I possessori devono farne immediata denuncia e consegna al più vicino Ufficio del genio militare.

Qualora linee telegrafiche e telefoniche, regolarmente autorizzate, appartenenti a Società o privati, siano state requisite dalle autorità militari, ne sarà assolutamente interdetto l'uso privato.

## CAP. III.

## Apparecchi aerostatici ed aereonautici.

È vietato ai privati la detenzione e l'uso dei palloni a gas, aria calda, draken-ballon, aeroplani, idro-aeroplani e simili o parti di essi; i detentori devono farne consegna agli Uffici del genio militare e darne subito avviso all'arma dei carabinieri Reali locale.

## CAP. IV.

## Segnalazioni.

§ 22. — *Diurne.*

Di giorno non è permesso fare segnalazioni con luce solare riflessa da specchi, con bandiere o con qualsiasi altro mezzo visibile a distanza.

§ 23. — *Notturne.*

Di notte, con qualsiasi sorgente luminosa (corrente elettrica, gas, petrolio, ecc.) sia o non concentrata da riflettori, e con fuochi (falò e fumate).

§ 24. — *Con suoni.*
(limitatamente al territorio delle operazioni).

Tanto di giorno quanto di notte, è vietato di fare segnalazioni a distanza con suoni, rumori, con l'impiego del megafono, ecc.

E vietato il suono delle campane.

## TITOLO IV.

## **Penalità**

---

### CAP. I.

**Trasgressioni alle prescrizioni sulla circolazione con mezzi rapidi nel territorio delle operazioni od in quello delle retrovie sulle segnalazioni e comunicazioni. (Ordinanza 31 luglio 1915).**

I contravventori alle disposizioni su riportate saranno puniti coll'ammenda da L. 50 a L. 1000 e coll'arresto fino a 100 giorni, ed i materiali eventualmente repertati saranno confiscati.

Coloro poi che faranno uso di documenti falsi verranno deferiti ai tribunali di guerra e puniti col carcere militare, oltre le maggiori pene stabilite dal Codice penale.

### CAP II.

**Trasgressioni alle prescrizioni sul transito e soggiorno nel territorio delle retrovie. (Ordinanza 17 giugno 1915).**

Saranno puniti con l'ammenda da L. 10 a L. 100 o con l'arresto fino a 10 giorni coloro che non avranno adempiuto all'obbligo di presentazione e l'arresto potrà estendersi sino ad un mese e l'ammenda fino a L. 300 per coloro che, non presentandosi, abbiano fatto uso di automobili o motociclette.

Coloro che all'atto della presentazione esibiranno documenti falsi od offriranno referenze risultate inesatte, saranno deferiti ai tribunali di guerra e puniti col carcere militare, oltre le maggiori pene stabilite dal Codice penale.

---

Decreto Luogotenenziale 28 *ottobre* 1915 *n.* 1602, *recante modificazioni alla portata dei carri-tipo ferroviari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 27 aprile 1885, n. 3048, con la quale furono approvati i contratti di esercizio delle reti mediterranea, adriatica e sicula;

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137, e 7 luglio 1907, n. 429, che, approvando provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, estesero a queste le tariffe e condizioni dei trasporti, annesse e formanti parte integrante dei citati contratti, nonchè le successive loro aggiunte e modificazioni;

Viste le leggi 13 aprile 1911, n. 310, 19 giugno 1913, n. 641, e 23 luglio 1914, n. 742, che, approvando provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato, introdussero modificazioni nelle tariffe e condizioni valevoli pei trasporti sulle ferrovie stesse;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari in caso di guerra;

Considerato che, mentre le tariffe del 1885 adottarono come carro-tipo quello della portata di otto tonnellate, il parco veicoli delle ferrovie dello Stato è ora essenzialmente mutato in modo che pochissimi, destinati a scomparire presto dalla circolazione, sono i carri della portata di otto tonnellate, e che gli altri carri di cui si dispone hanno la portata di dieci e più tonnellate;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 novembre 1915, n. 2 3.

Ritenuto che è necessario ed urgente ottenere una migliore utilizzazione del materiale rotabile anche nei riguardi della difesa dello Stato;

Considerato che l'applicazione separata delle varie soprattasse e dei vari aumenti di prezzi stabiliti dalle leggi anzidette importa notevoli difficoltà pratiche per il pubblico e per l'Amministrazione ferroviaria;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per l'agricoltura, l'industria e il commercio e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## Art. 1.

In dipendenza delle modificazioni avvenute nel parco veicoli delle ferrovie dello Stato, la portata del carro-tipo da adottarsi come base di tassazione è fissata in dieci tonnellate e di conseguenza sono elevati di un quarto i pesi minimi stabiliti in rapporto al vagone della portata di otto tonnellate dalle vigenti tariffe, ferme restando le basi delle tariffe stesse, e sono modificati proporzionalmente i prezzi minimi ed i prezzi fatti per vagone, lasciando inalterati i prezzi fissati dall'art. 72 delle tariffe.

I pesi virtuali tassabili della tariffa speciale n. 124 P. V. sono parimente elevati da 8 a 10 e da 16 a 20 tonnellate.

I pesi minimi risultanti dall'anzidetto aumento saranno arrotondati alla mezza tonnellata, trascurando le frazioni uguali o inferiori al quarto di tonnellata.

Il provvedimento andrà in vigore il 30° giorno successivo alla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, per quanto riguarda i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, e dalle date che saranno fissate di volta in volta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in relazione agli accordi con le Amministrazioni ferroviarie estere, per i trasporti in servizio cumulativo internazionale.

## Art. 2.

Entro sei mesi dalla data del presente decreto l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà alla ristampa delle tariffe e condizioni pei trasporti (continentali e sicule) ed in questa occasione, insieme con le variazioni dipendenti dalle disposizioni dell'art. 1, saranno conglobati nei prezzi di tariffa le soprattasse e gli aumenti di cui gli articoli 14 e 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310; l'art. 5 della legge 19 giugno 1913, n. 641; e gli articoli 13 (escluso il comma *e*), 14 e 15 della legge 23 luglio 1914, n. 742, la quale, per quanto riguarda l'aumento del due per cento, è applicabile ai prezzi delle tariffe senza vincolo di peso.

Nella detta unificazione tanto le basi, quanto i prezzi complessivi delle singole zone, comprese le imposte e sovrimposte erariali, saranno arrotondati alla terza cifra decimale portandola all'unità superiore, quando la quarta cifra decimale è uguale o superiore a cinque e lasciandola inalterata quando la quarta è inferiore a cinque.

## Art. 3

I pesi minimi ed i prezzi minimi fissati a norma del precedente art. 1, sono riferibili al vagone della portata di dieci tonnellate; quindi se, in seguito a domanda dello speditore, sono impiegati pel trasporto vagoni di portata maggiore, i detti pesi e prezzi minimi si debbono intendere aumentati di un decimo per ogni tonnellata di maggior portata.

## Art. 4.

Dalla data di attuazione del provvedimento di cui il precedente art. 1, non saranno ammesse domande di vagoni di portata inferiore alle dieci tonnellate, nè di portata diversa da quelle di cui l'Amministrazione ferroviaria è fornita.

Qualora per tener conto del materiale rotabile di altre Amministrazioni ferroviarie non potesse essere accolta la domanda dello

speditore e venisse fornito un carro di portata minore di dieci tonnellate, ma non inferiore a quella di otto tonnellate, i pesi minimi e i prezzi minimi delle singole tariffe, ovvero i prezzi fatti per vagone da dieci tonnellate, si intenderanno ridotti di tanti decimi quante sono le tonnellate di minore portata.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 ottobre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CAVASOLA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 31 *ottobre* 1915, *n.* 1603 *concernente nuove facilitazioni di tariffa a favore dei trasporti diretti alle località del versante Adriatico* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 16 novembre 1915, n. 280.

Visti il R. decreto 25 maggio 1915, n. 770, e il Nostro decreto del 24 giugno 1915, n. 932, concernenti le riduzioni sulle tariffe ferroviarie accordate per i trasporti da e per le località normalmente servite dai porti dell'Adriatico;

Ritenuta l'opportunità di concedere per talune merci ulteriori facilitazioni di tariffa, allo scopo di agevolare l'approvvigionamento delle principali materie prime, necessarie alle industrie che maggiormente risentono danno dalla sospesa navigabilità commerciale del mare Adriatico;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

Il carbone fossile (antracite e litantrace), il coke, il cotone greggio e la juta greggia in balle, le fosforiti o fosfati minerali di calce allo stato naturale, lo zolfo e la sabbia quarzosa per la fabbricazione del vetro, provenienti dal mare e spediti a piccola velocità, a vagone completo, dagli scali marittimi del Tirreno, compresi nell'allegato 8° alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, ed anche da San Remo, Porto Maurizio, Oneglia, Orbetello e Cotrone, per località poste ad oriente della linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze-Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone-Vinchiaturo-Benevento-Avellino-Rocchetta Sant'Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto, saranno tassati, in via di rimborso, su domanda degli interessati pel percorso sulle ferrovie dello Stato, in base alle tariffe in vigore sulle ferrovie stesse, diminuendo il prezzo, computato pel percorso da partenza a destinazione, della metà della differenza tra il prezzo stesso e quello che sarebbe dovuto per il percorso dal più vicino porto Adriatico, fra quelli di Venezia, Ancona, Barletta, Bari e Brindisi, alla stazione di arrivo.

Il prezzo così computato non potrà, però, essere superiore a quello dovuto a norma del R. decreto n. 770 del 25 maggio 1915 e del Nostro decreto n. 932 del 24 giugno 1915.

Art. 2.

Del minore introito derivante dal provvedimento di cui il precedente articolo sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 ottobre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 18 *novembre* 1915 *n.* 1625, *col quale si stabiliscono economie nelle spese delle varie Amministrazioni dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
**Luogotenente Generale di Sua Maestà**
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di adottare economie nelle spese delle varie Amministrazioni dello Stato, e di introdurre le conseguenti variazioni nei rispettivi bilanci;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 novembre 1915, n. 283.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1916, e fino a nuova disposizione, presso ciascuna Amministrazione dello Stato, sia civile, compresa quella delle ferrovie, sia militare, saranno applicate le norme seguenti:

*a*) sono sospese le nomine di nuovi impiegati ed agenti anche se provenienti da personale già assunto straordinariamente, e sono pure sospesi i concorsi per nuove nomine;

*b*) sono sospesi i concorsi per promozioni, e sono pure sospese le promozioni mediante esame di idoneità e quelle mediante esame di concorso per merito distinto;

*c*) i posti di ruolo che si renderanno vacanti, fermo il disposto della precedente lettera *a*), potranno essere coperti, ma il godimento dello stipendio inerente ai posti medesimi decorrerà soltanto dal 1° giorno del mese successivo a quello in cui si compiono sei mesi dalla vacanza, e nel frattempo l'impiegato promosso continuerà a godere lo stipendio del posto precedentemente occupato;

*d*) gli aumenti periodici nelle retribuzioni spettanti agli impiegati o agenti a regime di ruolo aperto, e ogni altro aumento periodico (per sessenni, quinquenni o altrimenti) saranno conferiti con ritardo di sei mesi dalla scadenza stabilita dalle disposizioni vigenti. La sospensione però del godimento dell'assegno non interrompe la decorrenza del termine per gli ulteriori aumenti;

*e*) gli aumenti di stipendio anticipati, a titolo di premio o di merito, agli impiegati o agenti a regime di ruolo aperto, avranno effetto con ritardo di sei mesi dal giorno dell'avvenuta concessione.

Il periodo di sospensione di cui alle lettere *c*), *d*), *e*) sarà di 3 mesi soltanto per gli impiegati ed agenti con stipendio non superiore a L. 1800.

La disposizione di cui alla lettera *a*) non è applicabile al personale di fatica necessario per i servizi delle ferrovie dello Stato.

La sospensione di cui alla lettera *b*) avrà effetto fino a nuova disposizione e non oltre la durata della guerra.

### Art. 2.

Al 1° luglio 1916 il numero degli impiegati ed agenti avventizi o straordinari od assimilati, comunque retribuiti, in servizio di ogni Amministrazione dello Stato, compresa quella delle ferrovie, sarà ridotto di un quinto per ciascuna Amministrazione. Un altro quinto sarà ridotto al 1° luglio 1917. Saranno designati dal Consiglio di Amministrazione gli avventizi da licenziare.

Salve le eccezioni indicate nei seguenti articoli 3, 4 e 5, è fatto divieto, a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto, di assumere nuovi avventizi o straordinari od assimilati nelle Amministrazioni dello Stato, restando abrogata ogni e qualsiasi disposizione che autorizzi l'assunzione di detto personale.

Potranno, però, ove ne sia riconosciuto l'assoluto bisogno, essere sostituiti con le forme prescritte dalla legge 11 giugno 1897, n. 182, quegli avventizi o straordinari od assimilati che venissero eventualmente a cessare dopo il 1° luglio 1916.

Con le stesse forme della citata legge, sarà provveduto alla provvisoria conferma in servizio al 1° luglio 1916 degli impiegati ed agenti avventizi o straordinari od assimilati che rimarranno in servizio di ciascuna amministrazione, ancorchè assunti anteriormente alla legge stessa o posteriormente senza le forme dalla medesima stabilite.

La disposizione del comma precedente non è applicabile agli avventizi delle ferrovie dello Stato per i quali rimangono in vigore norme speciali.

Art. 3.

Sino a nuova disposizione, le norme del precedente articolo 2 non sono applicabili:

*a*) al personale avventizio delle ferrovie dello Stato addetto alle costruzioni ferroviarie;

*b*) al personale avventizio di copiatura e di servizio presso gli Uffici scolastici provinciali;

*c*) al personale avventizio del catasto e dei servizi tecnici;

*d*) al personale avventizio assunto dall'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e da quella delle ferrovie dello Stato in occasione delle feste di Natale e di Pasqua e per gli altri bisogni di servizi straordinari;

*e*) alle avventizie telefoniche retribuite a giornata, instituite con l'art. 82 del regolamento 16 maggio 1912, n. 574, per il periodo di istruzione, in attesa di concorso, per la nomina a completive.

Art. 4.

Le disposizioni dei precedenti articoli 1 e 2 non sono applicabili, durante lo stato di guerra, agli ufficiali di terra e di mare e al personale avventizio delle Amministrazioni della guerra e della marina. Il termine per la riduzione nei sensi stabiliti dall'art. 2 del numero del personale avventizio delle dette Amministrazioni comincierà a decorrere dal 1° giorno del mese successivo a quello in cui sarà cessato lo stato di guerra.

Art. 5.

È conservata la facoltà d'assumere ingegneri, aiuti disegnatori ed assistenti provvisori del Genio civile nelle condizioni previste dall'art. 3 sub. 31 della legge 9 luglio 1908, n. 403, seguendo, però, le forme stabilite dall'art. 9 della legge 11 giugno 1897, n. 182.

È del pari ammessa l'assunzione di assistenti avventizi presso gli speciali uffici costituiti per la custodia e la conservazione dei monumenti, ai sensi dell'art. 2, della legge 16 giugno 1912, n. 687, seguendo le modalità con la legge stessa stabilite.

I personali predetti, non potranno, per ragione alcuna, essere destinati a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale e dovranno, nelle provincie, essere impiegati esclusivamente in lavori di carattere tecnico.

Art. 6.

Le retribuzioni al personale avventizio, straordinario od assimilato, saranno pagate con mandati diretti, o quando sia necessario con mandati di anticipazione o a disposizione, nel quale caso i rendiconti relativi dovranno essere trasmessi alla Corte dei conti entro il mese successivo a quello al quale si riferiscono i pagamenti eseguiti.

Per le ferrovie dello Stato rimangono invariate le disposizioni vigenti per il pagamento degli avventizi.

Art. 7.

Entro il primo semestre dell'anno 1916, i funzionari appartenenti ai ruoli delle Amministrazioni centrali comandati in Provincia ed i funzionari delle Amministrazioni provinciali comandati presso le Amministrazioni centrali dovranno restituirsi alle sedi degli uffici ai quali essi appartengono, ad eccezione di coloro che siano comandati per effetto di disposizioni organiche attualmente in vigore.

Ai funzionari comandati che per qualsiasi motivo ritardassero oltre il termine indicato nel comma precedente a restituirsi alle sedi dei propri uffici, non verranno più corrisposti compensi o indennità a decorrere del 1° luglio 1916.

Art. 8.

A decorrere dall'esercizio finanziario 1916-917, negli stati di previsione della spesa di ogni amministrazione dello Stato, com-

presa quella delle ferrovie, saranno introdotte, per i sottoindicati titoli di spesa in confronto delle assegnazioni autorizzate col bilancio dell'esercizio 1915-916, le seguenti diminuzioni:

*a*) nelle spese di ufficio e di illuminazione e riscaldamento (fatta eccezione per quelle del Ministero degli affari esteri) di provvista e riparazione di mobili e nelle spese di cancelleria: non meno del 10 per cento;

*b*) nelle spese per indennità di trasferta, di missione, di tramutamento e di visite o ispezioni: non meno del 15 per cento;

*c*) nelle spese per Commissioni o Consigli, per retribuzioni, compensi e sussidî e nelle spese di stampa e di stampati: non meno del 20 per cento.

Alle spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concernenti l'illuminazione ed il riscaldamento delle stazioni, dei treni e dei piroscafi, non è applicabile il disposto della precedente lettera *a*).

### Art. 9.

Con decreti Reali, da emanarsi a proposta dei singoli ministri, non più tardi del dicembre 1915, nonostante qualsiasi contraria disposizione di legge o di regolamento, sarà provveduto alla riduzione, anche oltre il limite minimo indicato nell'articolo precedente, delle spese per Commissioni o Consigli, siano permanenti o temporanei, nei seguenti modi:

*a*) con la soppressione delle Commissioni e dei Consigli che siano ritenuti non necessari;

*b*) con la diminuzione del numero dei componenti delle Commissioni e dei Consigli non soppressi;

*c*) con la determinazione in più modica misura dell'importo dei gettoni di presenza o diarie o retribuzioni, da corrispondersi ai componenti delle Commissioni e dei Consigli.

Per l'attuazione delle riduzioni di cui sopra potranno essere modificate coi decreti indicati nel primo comma del presente articolo le norme attualmente in vigore per la costituzione e per il modo di elezione delle Commissioni e dei Consigli.

## Art. 10.

I gettoni di presenza, o diarie o retribuzioni ai componenti delle Commissioni e dei Consigli esistenti alla data del presente decreto non potranno essere superiori a lire dieci, per i funzionari appartenenti a qualsiasi Amministrazione dello Stato; ed a lire quindici per i componenti estranei alle dette Amministrazioni; e saranno computati per ciascun giorno di adunanza anche se nella medesima giornata la Commissione o il Consiglio abbiano tenuto più riunioni.

Ai componenti delle Commissioni e dei Consigli che non risiedono nella città dove si tengono le adunanze, saranno dovute le indennità di viaggio e di soggiorno, le quali pei funzionari dello Stato corrisponderanno alla misura stabilita dalle disposizioni in vigore per le indennità di trasferimento e di missione, e per gli altri componenti verranno nuovamente determinate coi decreti Reali indicati nel precedente articolo 9, non superando in alcun caso la diaria di lire venti.

## Art. 11.

Dopo la data del presente decreto, le Commissioni ed i Consigli esistenti, se gratuiti, dovranno conservarsi tali; e parimente gratuiti dovranno essere quelli che venissero istituiti di nuovo; salvo il disposto del secondo comma del precedente art. 10.

## Art. 12.

Le spese per compensi di lavori o servizi straordinari di qualsiasi natura, o per sussidi al personale di ruolo e fuori ruolo, di ogni specie, e comunque retribuito, dell'Amministrazione centrale e provinciale, non potranno far carico che ai soli appositi capitoli istituiti nella parte ordinaria dello stato di previsione di ciascuna Amministrazione.

La disposizione del presente articolo sarà osservata anche nella gestione del bilancio del corrente esercizio finanziario 1915-916.

Nel modo stabilito dal successivo art. 14 sarà provveduto a trasportare negli appositi capitoli di parte ordinaria i fondi o una quota dei fondi stanziati nei capitoli di parte straordinaria, ai quali si sono finora imputate le spese di cui al comma precedente.

Art. 13.

A decorrere dall'esercizio finanziario 1916-917 sono abrogate le disposizioni relative alle spese consolidate nei vari bilanci.

I fondi per dette spese verranno, per i singoli capitoli, autorizzati annualmente con la legge del bilancio, e le economie che su di essi si verificheranno in sede di consuntivo andranno a beneficio dell'erario.

Art. 14.

Con decreti del ministro del tesoro saranno introdotte negli stati di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1915-916 le variazioni dipendenti dal presente decreto.

Art. 15.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — CORSI — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO — BARZILAI.

Visto, il *guardasigilli*: ORLANDO.

**Ordine di servizio n. 312.** (M. e C.).

**Cambio di nome della stazione di Fontanarosa.**

A datare dal 1° dicembre 1915, la stazione di Fontanarosa, della linea Foggia-Manfredonia, assumerà la nuova denominazione di « Candelaro ».

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » si dovrà:

a pag. 27, depennare il nome della stazione di Fontanarosa con le relative indicazioni;

a pag. 17, inscrivere tra le stazioni di Candela e Candia Canavese il nome della stazione di Candelaro (*a*) con le indicazioni che risultavano per la stazione di Fontanarosa;

a pag. 91, tabella 94 (Foggia-Manfredonia), cambiare Fontanarosa in Candelaro.

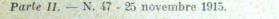
Conforme modificazione dovrà apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tute le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Ordine di servizio n. 313.** (M. e C.).

**Cambio di nome della stazione di Chianche.**

A datare dal 1° dicembre 1915, la stazione di Chianche, della linea Avellino- Benevento, assumerà la nuova denominazione di « Chianche Ceppaloni ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione giugno 1914 », alle pagine 22 e 96, tabella 105 (Avellino-Benevento), nonchè nei prontuari manoscritti e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 314. (M. e C.).

### Utilizzazione dei carri di maggior portata con più di una spedizione. - Richieste di pesatura.

I. - Utilizzazione dei carri di maggior portata.

Nei casi in cui per una spedizione con vincolo di peso il carro fornito (chiuso o aperto) sia di portata superiore a quella domandata dallo speditore e risulti perciò occupato soltanto parzialmente, la stazione mittente, per meglio utilizzare la capacità e la portata del veicolo, potrà caricarvi o lasciarvi caricare altra merce secondo le norme seguenti.

*a*) Quando si tratti di una spedizione con vincolo di peso, le cui operazioni di carico e scarico spettino all'Amministrazione, nello stesso carro potranno essere caricate anche una o più spedizioni in collettame aventi la stessa destinazione e che siano da effettuarsi nello stesso modo (a g. v. oppure a p. v.) della partita principale.

Le stazioni non potranno valersi di tale facoltà quando le spedizioni in collettame siano composte di merci che possano recare danno a quella spedita con vincolo di peso, o riceverne o possano facilmente mescolarsi. Inoltre le spedizioni in collettame di tessuti,

pellami ed altre merci di valore particolarmente rilevante potranno caricarsi soltanto quando la partita principale debba essere caricata in carro chiuso.

Per questi carri si dovrà sempre emettere il prescritto foglio di scorta mod. $C^{H}$-104 o foglio di carico mod. $C^{H}$-138, in testa al quale dovrà essere praticata l'annotazione: « *Contiene anche merci in collettame dell'itinerario N. . . .* ».

Per le spedizioni in collettame le stazioni dovranno compilare un apposito foglio d'accompagnamento mod. M-$217^{b}$ o M-$140^{a}$, indicandovi pure il numero dell'itinerario che comprende la stazione destinataria dei trasporti e praticandovi in testa la seguente annotazione: « *Contiene anche spedizione con vincolo di peso* ».

I mod. $C^{H}$-104 e M-$217^{b}$ o $C^{H}$-138 e M-$140^{a}$ dovranno essere assicurati fra di loro in modo che non possano andare dispersi durante il viaggio.
M-$140^{a}$ dovranno essere assicurati fra di loro in modo che non possano andare dispersi durante il viaggio.

Lo scarico della merce nella stazione destinataria dovrà essere regolato ed eseguito in modo che il carro non debba essere assoggettato a manovre supplementari o non debba comunque subire ritardi.

I mod. $C^{H}$-104 e $C^{H}$-138 saranno conservati dalla stazione destinataria, mentre i mod. M-$217^{b}$ e M-$140^{a}$ dovranno essere inviati alla competente Delegazione del Materiale mobile, nei modi d'uso.

*b*) Nello stesso caso di una spedizione con vincolo di peso, le cui operazioni di carico e scarico spettino all'Amministrazione, quando la capacità e portata del veicolo lo consentono, potrà essere caricata, nel medesimo carro, una seconda spedizione pure con vincolo di peso, le cui operazioni di carico e di scarico spettino ugualmente all'Amministrazione.

Siffatta comunanza di carico è però ammessa soltanto quando si tratti di due spedizioni da eseguirsi nello stesso modo (a g. v. od a p. v.), che abbiano la stessa destinazione o siano dirette a stazioni situate sullo stesso itinerario.

Se le due spedizioni hanno una medesima destinazione, la stazione di partenza emetterà un solo foglio di scorta o di carico, indicandovi però gli estremi di entrambe le spedizioni.

Nel secondo caso invece compilerà un foglio di scorta o di carico per ciascuna spedizione, documenti che verranno ritirati dalla rispettiva stazione destinataria. Anche detti fogli dovranno essere fra di loro ben assicurati con spilli, spago od altro in modo che non possano andare dispersi.

La prima stazione che trattiene il carro deve, all'atto dello scarico del trasporto ad essa diretto, verificare la condizione esterna ed il numero dei colli componenti l'altra spedizione, praticando a tergo del relativo foglio di scorta o di carico l'annotazione: « *Visto carico regolare* », o compilando la prima parte del processo verbale d'accertamento mod. C$^{H}$-100 qualora accerti una anormalità. In questo caso i piombi tolti al carro dovranno essere debitamente conservati con apposito cartellino sul quale la stazione segnerà gli estremi del trasporto e del processo verbale ed il numero del carro. La stazione dovrà pure provvedere alla ripiombatura del carro, esponendo i relativi estremi sul foglio di scorta o di carico che accompagna il carro fino alla stazione destinataria dell'altro trasporto.

*c*) Quando si tratti di spedizione le cui operazioni di carico e scarico spettano alle parti, il carro potrà essere utilizzato per altra spedizione con vincolo di peso, purchè le due spedizioni siano da eseguirsi nello stesso modo (a g. v. od a p. v.) per la medesima stazione destinataria, e siano composte di merci che non possano facilmente mescolarsi o danneggiarsi.

Le operazioni di carico e di scarico dovranno essere particolarmente sorvegliate ed i Capi stazione e Capi gestione interverranno personalmente presso i mittenti ed i destinatari affinchè dette operazioni possano aver luogo senza inconvenienti, sia per l'Amministrazione, sia per le parti, spiegando agli interessati che la disposizione della comunanza di carico è adottata nell'interesse delle parti stesse, alle quali viene offerta la possibilità di spedire più sollecitamente le loro merci.

Per le due spedizioni dovrà emettersi un solo foglio di scorta o di carico, sul quale però saranno da indicarsi gli estremi di entrambe le spedizioni.

La tassazione dei trasporti, caricati nei modi suindicati, sarà fatta a' sensi di tariffa, sulla base della portata del carro richiesto.

Le stazioni dovranno in particolar modo accertarsi che il peso complessivo delle spedizioni non superi la portata del carro aumentata del 5%.

### II. - Domande di pesatura.

Ricordasi che la pesatura delle merci a richiesta delle parti costituisce un servizio speciale che l'Amministrazione ha l'obbligo di soddisfare solo in quanto tale operazione sia possibile coi mezzi di cui la stazione dispone e sia conciliabile colle esigenze del servizio.

Perciò le stazioni dovranno far presente ai destinatari che più frequentemente domandano la pesatura dei trasporti a carro completo, la necessità, nell'interesse generale, che si astengano da tali richieste specialmente nel caso in cui il peso già sia stato riconosciuto nella stazione di partenza o in una stazione intermedia, quando nessuna alterazione nel carico possa legittimare il dubbio di ammanchi o infine quando tale operazione sia per recare incaglio al rapido svolgimento del servizio.

Qualora i destinatari mantengano tuttavia le loro domande, le stazioni avranno cura di eseguire detta operazione al più presto e nei periodi, del giorno o della notte, in cui risulti meno gravosa al servizio.

*Avvertesi infine che le tasse di sosta sono dovute anche per tutto il tempo che le merci restano giacenti in attesa dell'eseguimento della pesatura e durante la medesima, eccettuati soltanto i casi in cui il riconoscimento del peso venga eseguito per procedere agli accertamenti previsti dall'art.* 135 *delle Tariffe.*

Date le eccezionali condizioni del momento che reclamano tutti gli sforzi per ottenere la più intensa utilizzazione e la più rapida circolazione del materiale, si raccomanda a tutto il personale interessato di dare la più estesa applicazione alle disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

## Ordine di servizio n. 315. (M.).

### Assegni speciali di carri per trasporti di interesse militare.

(Vedi Ordine generale n. 5 e Ordine di servizio n. 301 del corrente anno).

Per assicurare la pronta esecuzione dei trasporti effettuati da privati, ma di interesse militare ed aventi particolare carattere di urgenza o di continuità, d'intesa coll'Intendenza generale dell'esercito (Direzione Trasporti) a sensi del R. Decreto 15 aprile 1915 n. 672, pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 21 del 27 maggio 1915, si dispone quanto segue.

Ogni qualvolta le stazioni ricevano dalla propria Divisione del Movimento (secondo le segnalazioni che a questa saranno fatte dal Servizio Movimento su richiesta delle competenti Autorità militari) disposizioni per la concessione ad una Ditta di particolari assegni di materiale pel carico di determinati trasporti, le stazioni dovranno curare il pronto adempimento della disposizione, avvertendo la Ditta, nel farle la consegna del materiale, che il medesimo dovrà essere utilizzato esclusivamente pei trasporti delle merci e per i destinatari pei quali viene concesso.

Qualora, ciò nonostante, tutti o parte dei carri forniti fossero invece utilizzati per trasporti di carattere privato o comunque diversi da quelli stati segnalati, la stazione dovrà rifiutarsi di accettare le relative spedizioni e inviterà la Ditta a indirizzare i trasporti al destinatario pel quale i carri furono concessi.

Se poi la Ditta avesse utilizzato i carri con merce diversa da quella per la quale furono concessi o non si prestasse a mandarli al destinatario indicato, la stazione inviterà la Ditta a scaricare e ritirare senz'altro le merci. Qualora anche a questo la Ditta non si presti, la stazione provvederà ad effettuare lo scarico d'ufficio depositando le merci anche all'aperto ed esigendo il pagamento delle spese relative e delle tasse di sosta, calcolate queste ultime per tutto il tempo trascorso dal momento in cui i carri furono messi a disposizione pel carico fino al momento in cui, dopo scaricati, ritorna-

rono a disposizione dell'Amministrazione; le tasse di sosta dovranno pure essere applicate alla merce scaricata, se questa non viene tosto ritirata dalla Ditta interessata.

Qualora la merce non venga ritirata e sia facile a deperire o ad essere danneggiata o di valore presumibilmente inferiore alle tasse di sosta e spese a carico, la stazione ne effettuerà la vendita, senz'alcuna formalità giudiziaria.

Con circostanziato rapporto, la stazione informerà del fatto la propria Divisione del Movimento, la quale, a sua volta, ne darà notizia al Servizio Movimento.

E' beninteso che le Ditte alle quali fossero fatti assegni speciali di carri per trasporti d'interesse militare, concorreranno pure colle altre Ditte della stessa località nella ripartizione dei carri disponibili qualora avessero da effettuare anche spedizioni per loro conto.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, *ed ai Controllori del materiale.*

---

**Ordine di servizio n. 316.** (C.)

**Tariffa locale n. 403 P. V.**

(Vedi ordine di servizio n. 69-1908).

In relazione all'Ordine di servizio n. 215-1915 il nome di Rende S. Fili, indicato fra le stazioni mittenti nella tariffa locale 403 p. v., dovrà essere depennato e sostituito dall'altro di Castiglione Cosentino.

Inoltre, il prezzo di L. 27,63 indicato per i trasporti effettuati da Cosenza Casali a Napoli scalo marittimo, dovrà essere modificato in L. 25,92.

Col 1° dicembre 1915, poi, la tariffa locale suddetta, valevole per i trasporti di « estratto di legno di castagno », sarà estesa alle

spedizioni in partenza dalle stazioni di Castiglione Cosentino, Cosenza Casali, Rende e S. Fili per le destinazioni di Paola e Reggio Calabria Porto con i prezzi sottoindicati:

| | | *Senza vincolo di peso* | *Peso minimo per vagone 5 tonnellate* |
|---|---|---|---|
| Castiglione Cosentino | Paola . . . . . | 7.03 | 5.93 |
| | Reggio C. P. . | 25.88 | 20.65 |
| Cosenza Casali . . . | Paola . . . . . | 7.88 | 6.68 |
| | Reggio C. P. . | 26.73 | 21.33 |
| Rende. . . . . . . . | Paola . . . . . | 6.56 | 5.52 |
| | Reggio C. P. . | 25.41 | 20.27 |
| S. Fili . . . . . . . . | Paola . . . . . | 5.23 | 4.35 |
| | Reggio C. P. . | 24.08 | 19.21 |

Opportune aggiunte e modificazioni dovranno essere fatte nella tariffa in parola.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 85** (C.).

**Riduzione di tariffa pei trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.**

**(Vedi ordini di servizio n. 178, 191 e 264 e circolare 62-1915).**

Ad evitare ogni possibilità di dubbio, si avverte che, per i trasporti di frumento, granoturco e loro farine (compresi i semo-

lini), diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico, deve essere accordata soltanto la riduzione del 50% di cui l'ordine di servizio n. 246-1915, non dovendo avere alcun effetto, per i detti trasporti, la riduzione del 25% di cui gli altri ordini di servizio n. 178 e 191-1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Comunicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Con i decreti sottoindicati del Ministro della Guerra, sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, le sèguenti ditte:

*Decreto* 26 *ottobre u. s. N.* 58. — Ditta Ghersi Felice di Torino, di cui è unico proprietario il sig. Ghersi Felice fu Luigi, commerciante in cuoiame, domiciliato a Torino (Piazza S. Martino 1).

*Decreto* 26 *ottobre u. s. N.* 62. — Ditta G. De Amicis composta della signora Ginevra Romanelli in De Amicis Elio, figlia di Cesare, commerciante, del di lei marito De Amicis Elio fu Filippo tagliatore sarto, del sig. De Amicis Giuseppe fu Filippo commesso, tutti domiciliati in Roma (via della Lungaretta 122).

*Decreto* 29 *ottobre u. s. N.* 63. — Ditta Pasi di Faenza, composta dei signori fratelli Giuseppe, Virginio e Luigi Pasi fu Federico, domiciliati in Faenza, commercianti in calzature.

*Decreto* 29 *ottobre u. s. N.* 64. — Ditta fratelli Vilardi di Giuseppe, costituita unicamente dal sig. Vilardi Paolo fu Giuseppe, negoziante in cuoiame, domiciliato in Reggio Calabria.

*Decreto* 29 *ottobre u. s. N.* 65. — Ditta Botticelli di Montegranaro, composta dei signori Botticelli Giuseppe fu Domenico

e Botticelli Livio di Giuseppe, domiciliato in Montegranaro, commerciante in calzature e pellami.

— Ditta Cotechini di Montegranaro di cui è unico proprietario e rappresentante del sig. Cotechini Giuseppe fu Giovanni domiciliato in Montegranaro commerciante in calzature.

— Cooperativa calzolai a S. Elpidio a mare, di cui è presidente Moscolani Raffaele di Giacinto, domiciliato in S. Elpidio a mare, sacerdote.

— Società produttrice calzature di Monte S. Pietrangeli, diretta dal sig. Marzoni Beniamino di Luigi, domiciliato in Monte S. Pietrangeli, sacerdote.

---

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNÉ.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Guida** Nicolantonio - cantoniere avventizio - Sezione lavori Foggia - soldato fanteria - morto il 24 giugno 1915.

(139944) - **Giannelli** Vittorio - frenatore - Deposito P. V. Firenze - volontario automobilista - morto il (1) luglio 1915.

(132828) - **De Luise** Vincenzo - applicato ragioneria - Torino - sottotenente fanteria - morto il 21 ottobre 1915.

- **Alimenti** Pietro - manovale avventizio - Sezione ragioneria di Roma - soldato fanteria - morto il 22 ottobre 1915.

(121878) - **Bechi** Ubaldo - applicato ragioneria Firenze - aspirante ufficiale fanteria - morto il 25 ottobre 1915.

(157550) - **Bonizzoli** Enrico - aiut. applicato - Milano P. G. - allievo ufficiale fanteria - morto il 1° novembre 1915.

(1) L'autorità militare non ha comunicato la data della morte,

## Errata-corrige

In fine della pag. 1121 del Bollettino Ufficiale n. 44-1915 - Ordine di servizio n. 299 C, aggiungere il richiamo (3) di fianco all'indicazione di Vado Marina che figura nella seconda colonna del quadro.

---

**Ordine di servizio n. 310.** (Bollettino ufficiale n. 46-1915).

Al paragrafo *a* pag. 1164, invece di m. 240 leggasi m. 368.

Al paragrafo *b* invece di m. 200 leggasi m. 279 e allo stesso paragrafo *b* invece di « *la inferiore alla partenza dei treni per Napoli dalla linea II e III e dai binarî del fascio merci* » devesi leggere « *la inferiore alla partenza dalla linea III e dai binari del fascio merci* ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

| | |
|---|---|
| *Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . . .* | L. 4.00 |
| *Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . . . . . . . . . . . . .* | » 8.00 |

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

Anno VIII - N. 48

2 Dicembre 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, dicembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. O. 8)

REGIO DECRETO 21 *novembre* 1915 *n.* 1643 *col quale, per provvedere ai bisogni straordinarî del tesoro, è dato valore di legge, per la durata della guerra, alle disposizioni contenute negli annessi allegati* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per le finanze e per le poste e i telegrafi, d'accordo col ministro del tesoro, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Art. 1.

Per provvedere ai bisogni straordinari del tesoro, è dato valore di legge per la durata della guerra alle disposizioni contenute negli allegati *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, *H*, riguardanti rispettivamente:

1° contributo del « centesimo » di guerra;
2° imposta sui profitti dipendenti dalla guerra;
3° modificazioni alla legge sulle tasse di bollo;
4° modificazione alla legge per le tasse sui velocipedi;
5° abrogazione di privilegi in materia di tasse di registro;
6° modificazioni alla legge sulla tassa di fabbricazione dei fiammiferi;
7° modificazioni alla tariffa dei prezzi di vendita dei sali;
8° modificazioni alla tariffa postale sulle corrispondenze ordinarie.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1915, n. 287.

Art. 2.

Le disposizioni contemplate nel presente decreto avranno applicazione nei modi e termini rispettivamente stabiliti negli allegati stessi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato dal Comando supremo, addì 21 novembre 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — RICCIO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

ALLEGATO A.

**Contributo del « centesimo » di guerra.**

Art. 1.

È stabilito a favore dell'erario dello Stato a cominciare dal 1° gennaio 1916 un contributo straordinario di guerra nella misura di un centesimo per lira sui redditi di qualunque natura soggetti alle imposte dirette.

Sono parimenti soggette al contributo straordinario di 1 centesimo per lira, a carico dei percipienti, tutte le somme che dal 15 dicembre 1915, verranno pagate sui bilanci dello Stato ed annesse aziende speciali e delle Amministrazioni di Stato non che sui bilanci delle Provincie e dei Comuni.

Art. 2.

Sono esclusi da entrambi i contributi di cui al precedente articolo:

*a*) gli interessi del Debito pubblico, dei buoni del tesoro e degli

altri debiti dello Stato e le quote degli ammortamenti dei debiti redimibili;

*b*) le competenze dei militari in attività di servizio di terra e di mare inferiori al grado di ufficiale e tutti gli altri redditi o proventi espressamente esentati da imposta di ricchezza mobile secondo le leggi vigenti;

*c*) le mercedi degli operai non superiori alle L. 3,50 al giorno;

*d*) le imposte, sovrimposte, tasse e diritti che vengono pagati allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni;

*e*) i pagamenti effettuati sia all'estero che in Italia per acquisti fatti direttamente dallo Stato all'estero;

*f*) i pagamenti fatti a titolo di rimborso d'indebito o di somme depositate (risparmi, vaglia, cauzioni, ecc.) a qualunque titolo nelle Casse degli enti sopraindicati e i pagamenti fatti in rimborso d'indebito o per canoni di affitto o censi, livelli, decime ed altre annue prestazioni passive già soggette ad imposta.

Sono esclusi dal contributo di guerra stabilito al 1° comma del detto art. 1 i redditi relativi a stipendi, pensioni e assegni, pagati dallo Stato e dagli enti pubblici indicati nell'articolo stesso in quanto venga loro applicato l'altro contributo di cui al secondo comma.

Art. 3.

Ai terreni bonificati pei quali sia trascorso il ventennio di esenzione viene applicato il contributo di L. 1 per ogni ettaro.

Le Provincie ed i Comuni hanno facoltà di sovraimporre al detto contributo i centesimi addizionali che si applicano alle imposte fondiarie.

Art. 4.

Agli effetti del contributo di cui al primo comma dell'art. 1 i redditi di ogni categoria soggetti alla imposta di ricchezza mobile mediante iscrizione a ruolo o versamento diretto in tesoreria ed i redditi dei fabbricati saranno calcolati all'imponibile con le discriminazioni e detrazioni stabilite dagli articoli 54 e 55 della legge 24 agosto 1877, n. 4021, e 2 della legge 22 luglio 1894, n. 339 per l'imposta di ricchezza mobile e 3 della legge 26 gennaio 1865, n. 2136 sui fabbricati.

Correlativamente la ritenuta da farsi a sensi del secondo comma dell'art. 1 sui pagamenti per redditi costituiti da stipendi, pensioni ed altri assegni personali classificati nella categoria *D*, agli effetti della imposta di ricchezza mobile sarà calcolata sull'importo dei redditi stessi ridotti all'impossibile.

Il reddito dei terreni viene determinato moltiplicando per dieci l'imposta erariale principale iscritta nei ruoli.

Art. 5.

Il contributo straordinario di guerra, di cui al primo comma dell'art. 1, sarà iscritto nei ruoli delle imposte dirette e riscosso insieme a queste seguendo la procedura e le norme prescritte dalla legge (testo unico) 29 giugno 1902, n. 281.

Il contributo di cui al secondo comma del detto articolo è corrisposto mediante ritenuta all'atto del pagamento della somma sulla quale è dovuto.

I Comuni, le Provincie, le Amministrazioni di Stato, le aziende speciali e l'Istituto nazionale delle assicurazioni dimostreranno bimestralmente allo Stato i contributi ritenuti e ne effettueranno il versamento in tesoreria.

Art. 6.

I contributi sono dovuti per tutta la durata della guerra, però l'anno incominciato dà diritto a percepire il contributo per l'intera annata.

Il contributo e le addizionali di cui all'art. 3 cesseranno qualora i terreni bonificati vengano censiti.

Art. 7.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1915-916 verrà iscritta con decreto del ministro del tesoro la somma di L. 100.000 per le spese inerenti all'applicazione del presente allegato.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il ministro segretario di Stato per le finanze*
DANEO.

ALLEGATO **B.**

**Imposta sui profitti dipendenti dalla guerra.**

Art. 1.

I nuovi redditi realizzati durante il periodo dal 1° agosto 1914 al 31 dicembre 1915 in conseguenza della guerra europea da commercianti, industriali ed intermediari, non che i redditi della medesima natura che nello stesso periodo hanno ecceduto quelli ordinari de-

terminati ai sensi del presente allegato, sono accertati a parte per l'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile e sono inoltre assoggettati ad una sovrimposta straordinaria di guerra nella seguente misura:

*Per i commercianti e gli industriali*:

del 10 % sulla quota del profitto superiore all'8 % e fino al 10 % del capitale investito;
del 15 % sulla quota del profitto superiore al 10 % e fino al 15 % del capitale investito;
del 20 % sulla quota del profitto superiore al 15 % e fino al 20 % del capitale investito;
del 30 % sulla quota del profitto superiore al 20 %.

*Per gli intermediari*:

del 5 % sulla eccedenza da oltre 1 decimo fino a 5 decimi sul reddito ordinario;
del 10 % sulla eccedenza da oltre 5 decimi fino a 10 decimi sul reddito ordinario;
del 15 % sulla eccedenza da oltre 10 decimi fino a 20 decimi sul reddito ordinario;
del 20 % sulla eccedenza da oltre 20 decimi fino a 30 decimi sul reddito ordinario;
del 30 % sulla eccedenza da oltre 30 decimi.

Sono esenti dalla sovrimposta i nuovi o maggiori redditi non superiori alle L. 2500.

Art. 2.

Per reddito ordinario s'intende la media di quello definitivamente accertato agli effetti dell'imposta di ricchezza mobile nel biennio 1913-914. Per gli enti e privati non ancora soggetti alla imposta di ricchezza mobile o i cui redditi sieno in contestazione, i redditi ordinari vengono determinati con opportuni confronti coi redditi già definitivamente accertati per la imposta stessa nel biennio anzidetto al nome di contribuenti della stessa categoria. In ogni modo il reddito ordinario non può essere valutato ad un importo inferiore all'8 % del capitale investito.

Per la determinazione dei nuovi o maggiori redditi degli intermediari si terrà conto della entità degli affari conclusi col loro intervento.

Art. 3.

Per capitale investito s'intende quello risultante da atti, libri di commercio regolarmente tenuti e altre prove certe anteriori alla data di pubblicazione del decreto che dà valore di legge al presente allegato, e che sia effettivamente impiegato nella produzione del reddito. In difetto di tali atti o prove il capitale investito si presumerà con opportuni confronti nella misura occorrente per la produzione del reddito.

Art. 4.

L'accertamento del nuovo o maggiore reddito di guerra è demandato alle agenzie delle imposte dirette, le quali possono valersi all'uopo di tutte le facoltà loro attribuite dall'art. 37 della legge 24 agosto 1877, n. 4021, per la imposta di ricchezza mobile.

Nel caso di opposizione agli accertamenti o rettifiche delle agenzie e quando l'importo delle differenze di reddito in contestazione sia superiore a L. 10,000 tutti i contribuenti, siano essi enti o privati, debbono a richiesta delle Commissioni amministrative esibire i loro libri di commercio o permetterne la ispezione.

Nella determinazione del reddito di guerra agli effetti della sovrimposta le agenzie tengono conto come passività deducibili delle svalutazioni ed ammortamenti eccezionali di speciali impianti fatti in contemplazione di forniture di guerra.

Si terrà conto altresì delle provvigioni corrisposte dai commercianti ed industriali agli intermediari, purchè ne sia pienamente giustificata la sussistenza e siano contemporaneamente accertati la persona ed il domicilio degli intermediari stessi nello Stato. I commercianti e gli industriali restano obbligati solidariamente al pagamento di una quota, proporzionale alle provvigioni dedotte, della imposta e sovrimposta dovuta dagli intermediari. Contro i solidariamente responsabili si procede solo dopo escusso infruttuosamente l'obbligato diretto.

Per la determinazione dell'aliquota di sovrimposta relativa al reddito degli industriali e commercianti la percentuale del profitto sul capitale si calcola tenendo conto anche del reddito ordinario.

Art. 5.

Tutti coloro, privati, società ed enti morali, i quali in conseguenza della guerra abbiano realizzato i redditi di cui all'articolo 1 sono obbligati a presentarne dichiarazione all'Agenzia delle imposte nella cui giurisdizione sono legalmente domiciliati entro il mese di gennaio 1916.

Tale dichiarazione dovrà riferirsi al periodo dal 1° agosto 1914 al 31 dicembre 1915.

### Art. 6.

I capi degli uffici governativi civili e militari non che degli uffici provinciali e comunali ed i rappresentanti degli enti morali devono fornire agli agenti delle imposte tutte le notizie di cui, agli effetti dell'applicazione del presente allegato, fossero richiesti. È derogato a qualsiasi contraria disposizione di legge.

Uguale obbligo è fatto agli intermediari privati pei contratti conclusi col loro intervento.

### Art. 7.

Chi ometta di presentare o presenti tardivamente la dichiarazione di cui all'ar. 5 o dichiara un reddito inferiore di oltre un terzo a quello che rimarrà definitivamente accertato agli effetti della sovrimposta stabilita col presente allegato, incorre in una sopratassa pari alla sovrimposta stessa dovuta sul reddito come sopra accertato.

I capi di ufficio, i rappresentanti e gli intermediari i quali non si prestino a fornire agli agenti le notizie di cui all'articolo precedente nel termine indicato nelle singole richieste, termine che in ogni modo non può essere inferiore di dieci giorni, o forniscano notizie inesatte od incomplete incorrono in una penalità fissa di L. 100 per ogni trasgressione.

Ad uguale penalità soggiacciono tutti coloro i quali non si prestino all'adempimento degli altri obblighi fatti dall'art. 37 della legge 24 agosto 1877, n. 4021, richiamato nell'art. 4 del presente allegato.

L'applicazione tanto della sopratassa quanto delle penalità di cui ai comma precedenti sarà fatta dalla competente agenzia delle imposte mediante notificazione di apposito avviso.

Contro l'applicazione della soprattassa e delle penalità è ammesso soltanto ricorso al Ministero delle finanze entro 20 giorni dalla notificazione dell'avviso suddetto. Alla riscossione di esse si provvede con le forme e secondo le norme che saranno fissate per la riscossione della sovrimposta sui profitti di guerra.

### Art. 8.

Contro gli accertamenti di ufficio e le rettifiche alle prodotte dichiarazioni proposti dalla agenzia è ammesso il ricorso alla Commissione provinciale istituita per l'esame e la risoluzione in grado di appello dei reclami relativi alla imposta di ricchezza mobile, cui sarà

aggiunto come membro effettivo, agli effetti del presente allegato, l'intendente di finanza della Provincia o chi ne fa le veci.

Contro la decisione di tale Commissione è ammesso il ricorso alla Commissione centrale di cui all'art. 48 della legge 24 agosto 1877, n. 4021, per l'imposta di ricchezza mobile.

È escluso qualsiasi ulteriore gravame anche giudiziario.

Art. 9.

Le Commissioni devono procedere all'esame ed alla risoluzione dei ricorsi per gruppi e specie di contribuenti giusta la tabella di classificazione dei redditi di ricchezza mobile delle categorie *B* e *C* approvate con Ministeriale decreto 5 settembre 1877, e quando si tratti di ricorsi per l'esame dei quali sono richieste speciali cognizioni potranno richiedere l'intervento di funzionari civili o militari o di altre persone pratiche nella materia le quali avranno soltanto voto consultivo.

Art. 10.

La imposta e la sovrimposta accertate in dipendenza del presente allegato vengono riscosse in sei rate bimestrali qualunque sia l'epoca della loro iscrizione a ruolo.

Art. 11.

Per quanto non sia diversamente disposto dal presente allegato si applicano per l'accertamento e la riscossione della sovrimposta straordinaria di guerra le disposizioni vigenti per la imposta di ricchezza mobile.

Art. 12.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1915-916 verrà inscritta, con decreto del ministro del tesoro, la somma di L. 300,000 per le spese inerenti alla applicazione del presente allegato.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

*Il ministro segretario di Stato per le finanze*

DANEO.

ALLEGATO C.

## Modificazioni alla legge sulle tasse di bollo.

### Art. 1.

La tassa di bollo, cui vanno soggetti a tenore dell'art. 20, n. 4, della legge (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414, gli stampati o manoscritti che si affiggono al pubblico, compresi gli avvisi d'asta e di licitazione, di cui al successivo n. 17, stabilita dall'art. 24 della legge 23 aprile 1911, n. 509, in ragione della superficie di essi, è graduata nel modo seguente:

per un foglio di carta di non oltre 25 decimetri quadrati . . L. 0,05
» » » 50 » » . . » 0,10
» » » 1 metro quadrato . . . » 0,20
per un foglio di carta di dimensione superiore a 1 metro quadrato . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . » 0,30

Per gli avvisi, illustrati con figure, concernenti i pubblici spettacoli, la tassa è dovuta in misura doppia.

Per gli stampati o manoscritti contenenti più avvisi distinti, rispetto alle persone o ditte o imprese che vi hanno interesse, sono dovute tante tasse quanti sono gli avvisi, nella misura fissata per l'intera superficie di tutto il foglio che li contiene.

Le tasse anzidette sono raddoppiate per gli stampati o manoscritti i quali, per la loro natura o per il loro contesto, sono destinati a rimanere affissi per più di un giorno.

Qualsiasi variante od aggiunta, comunque fatta agli stampati e manoscritti già esposti al pubblico, importa l'onere del pagamento di una nuova tassa, nella misura per l'intero affisso dovuta.

### Art. 2.

Gli avvisi al pubblico, fatti mediante la pittura o con qualsiasi altro mezzo impressi su materia diversa dalla carta, sono soggetti ad un'annua tassa di guerra nella misura di L. 0,50 per gli avvisi fino a 25 decimetri quadrati, di L. 1 per gli avvisi di dimensioni superiori a 25 decimetri quadrati, ma non a 50 decimetri quadrati, e di L. 2 per ogni metro quadrato o frazione per gli avvisi di dimensioni superiori ai 50 decimetri quadrati.

La tassa annualmente dovuta per ciascun avviso della specie, quale che ne sia la dimensione, non potrà eccedere le L. 100.

Sono soggette alla tassa le tabelle e targhe concernenti divieti di caccia, di affissione, di transito e simili, e ogni altra concernente la natura, la libertà e la sicurezza delle private proprietà.

Gli avvisi dipinti su muri, pareti, steccati e simili, dovranno essere circoscritti da un poligono regolare, e la tassa sarà liquidata e percetta in ragione della superficie totale di esso.

Nel caso che l'avviso non sia in tal modo circoscritto, tutta la superficie sarà considerata per l'applicazione della tassa.

La tassa è raddoppiata per gli avvisi esposti a mezzo di palloni frenati e per gli avvisi luminosi ottenuti sia a mezzo di proiezioni intermittenti o successive sopra un trasparente od altro apparecchio, sia a mezzo di combinazioni di punti luminosi suscettibili di formare successivamente le diverse lettere dell'alfabeto nello stesso spazio, sia a mezzo di altro procedimento analogo.

Restano ferme le esenzioni contemplate dagli articoli 27, n. 1, e 37 del testo unico 4 luglio 1897, n. 414, e dal 3° capoverso dell'articolo 24 della legge 23 aprile 1911, n. 509.

Art. 3.

La tassa di che al precedente articolo è percetta mediante applicazione agli avvisi di uno o più contrassegni metallici per un valore complessivo corrispondente alla tassa annuale dovuta.

La vendita dei contrassegni è affidata agli uffici del registro e del bollo: la loro applicazione ai singoli avvisi è fatta a cura degli interessati.

Quando l'applicazione del contrassegno metallico venga riconosciuta dall'Amministrazione praticamente difficile, e quando la superficie degli avvisi sia superiore ai dieci metri quadrati, la tassa è percetta in modo virtuale in base a denunzia da presentarsi in doppio esemplare dalle persone o ditte o imprese che vi hanno interesse all'ufficio del registro e del bollo di loro domicilio o sede.

La denunzia deve contenere:

1° il testo dell'avviso;

2° il nome, cognome, professione e domicilio o sede di coloro nell'interesse dei quali l'avviso è esposto;

3° il nome, cognome e domicilio o sede dell'impresario di affissioni;

4° il nome, cognome e domicilio del proprietario degli immobili e mobili su cui gli avvisi sono esposti;

5° la superficie dell'avviso (in metri e decimetri quadrati);

6° il numero dei suoi esemplari;

7° l'indicazione precisa dei luoghi ove ogni esemplare deve essere esposto.

Ogni avviso deve recare nella parte inferiore, a sinistra, l'indicazione in caratteri visibili della data e del numero della quietanza della tassa, e dell'ufficio che l'ha rilasciata.

Al pagamento della tassa e delle eventuali pene pecuniarie sono solidamente tenuti gli autori degli avvisi, coloro che li appongono o che ne curano l'affissione, e le persone o ditte o imprese cui gli avvisi interessano, nonchè i proprietari o concessionari dei beni immobili o mobili o degli apparecchi sui quali gli avvisi vengono esposti.

Art. 4.

La tassa sugli avvisi di cui all'art. 2 vale per l'anno solare indicato dal contrassegno o dalla quietanza.

Per ogni avviso non bollato o insufficientemente bollato o sfornito di contrassegno o sprovvisto della indicazione di cui al penultimo comma dell'articolo precedente, è dovuta una pena pecuniaria eguale a dieci volte la tassa non pagata, col minimo di cui all'art. 56, n. 9, testo unico della legge di bollo 4 luglio 1897, n. 414.

Gli avvisi di cui al predetto art. 2, ove alla fine dell'anno non risulti rinnovato il pagamento della tassa dovuta, saranno dichiarati in contravvenzione, e l'Amministrazione finanziaria potrà farli togliere, cancellare ed anche distruggere, ponendo in tal caso a carico delle persone elencate nell'ultimo capoverso del precedente art. 3 le spese all'uopo occorrenti, alle quali è estesa la procedura speciale di cui al titolo VIII del sopracitato testo unico.

I funzionari dell'Amministrazione finanziaria e gli agenti della forza pubblica han diritto di accedere nei luoghi dove gli avvisi sono esposti, al fine di assicurarsi della regolare esecuzione delle presenti disposizioni.

Art. 5.

Fino a quando non sarà provveduto alla distribuzione dei contrassegni metallici, per tutti gli avvisi indicati nell'art. 2 la tassa verrà percetta in modo virtuale a norma del 3° comma del precedente art. 3, e con le modalità ivi previste.

Nel caso che tale indicazione sia omessa, sarà applicabile la pena pecuniaria stabilita dall'art. 4.

Art. 6.

Le tasse previste dal presente allegato sono comprensive di decimi ed addizionale.

Art. 7.

Le presenti disposizioni entreranno in vigore il 1° gennaio 1916, anche per gli avvisi di che al precedente art. 2 che si trovassero a quella data già esposti al pubblico.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il ministro segretario di Stato per le finanze*
DANEO.

ALLEGATO **D.**

**Modificazione alla legge per le tasse sui velocipedi.**

Articolo unico.

A partire dal 1° gennaio 1916 la tassa sulla circolazione in aree pubbliche di velocipedi e macchine od apparecchi ad essi assimilabili, di cui ai numeri 1 e 2 della tabella compresa nell'art. 1 della legge, testo unico, 17 luglio 1910, n. 569, è aumentata di L. 2, ad esclusivo favore dello Stato, rispettivamente per ogni velocipede e per ogni posto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il ministro segretario di Stato per le finanze*
DANEO.

ALLEGATO **E.**

**Abrogazione di privilegi in materia di tasse di registro.**

Articolo unico.

L'art. 35 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 2 della legge 1° aprile 1915, n. 424, sono abrogati.

La presente disposizione avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il ministro segretario di Stato per le finanze*
DANEO.

ALLEGATO F.

**Modificazioni alla legge sulla tassa di fabbricazione dei fiammiferi.**

Art. 1.

La tassa di fabbricazione sui fiammiferi prodotti nel Regno e la soprattassa di fabbricazione su quelli importati dall'estero sono stabilite nella misura di un centesimo per ogni cinquanta fiammiferi di legno comuni, e di un centesimo per ogni venti di tutti gli altri, eccettuati quelli detti ascendiscala, pei quali resta ferma la misura attuale.

Il numero di fiammiferi da mettersi in ciascun involucro, ai sensi dell'art. 4, dell'allegato *E*, alla legge 8 agosto 1895, n. 486, è stabilito in ragione di 50 o di un multiplo di 50 fino a 300 pei fiammiferi di legno comuni; ed in ragione di 20 o di un multiplo di 20, fino a 300 per gli altri, ad eccezione degli ascendiscala.

Sul numero massimo di fiammiferi stabilito come sopra per ciascun involucro è tollerata un'eccedenza non superiore al 10 %.

Sui fiammiferi esistenti nelle fabbriche e nei magazzini annessi alle fabbriche alla data dell'attuazione delle disposizioni di cui nei commi precedenti è dovuta la tassa in base alle aliquote suindicate.

Art. 2.

Le disposizioni contenute nel precedente articolo entreranno in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

*Il ministro segretario di Stato per le finanze*

DANEO.

ALLEGATO **G.**

**Modificazioni alla tariffa dei prezzi di vendita dei sali.**

Articolo unico.

A partire dal 25 novembre 1915 la tariffa dei prezzi per la vendita dei sali è modificata come appresso:

| QUALITÀ DEL SALE | Prezzo per quintale | | | |
|---|---|---|---|---|
| | pei rivenditori | | per il pubblico | |
| | Lire | Cent. | Lire | Cent. |
| Sale comune | 48 | 50 | 50 | — |
| Sale macinato di Volterra | 68 | — | 70 | — |
| Sale raffinato | 98 | — | 100 | — |
| Sale refrigerante | — | — | 25 | — |
| Sale per la pastorizia e per le industrie agevolate | — | — | 15 | — |
| Salaccio | — | — | 8 | — |

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il ministro segretario di Stato per le finanze*
DANEO.

ALLEGATO **H.**

**Modificazioni alla tariffa postale sulle corrispondenze ordinarie.**

Art. 1.

Dal 1° gennaio 1916, e per tutta la durata della guerra, la tassa di francatura, a carico dei mittenti, delle lettere indirizzate fuori del distretto di impostazione è elevata a 20 centesimi, quella delle lettere

non affrancate è a carico dei destinatari ed è di 30 centesimi, purchè le une e le altre non oltrepassino il peso di 15 grammi.

Oltre questo peso le tasse progrediscono, rispettivamente, in ragione di centesimi 20 e di centesimi 30 ogni 15 grammi o frazione di 15 grammi.

Le stesse disposizioni si applicano ai biglietti postali diretti fuori del distretto d'impostazione.

### Art. 2.

La soprattassa da applicarsi sulle corrispondenze d'ogni genere insufficientemente francate è stabilita in ragione del doppio della differenza tra la francatura applicata e quella dovuta, purchè questa differenza non superi i 30 centesimi per ogni 15 grammi o frazione di 15 grammi

### Art. 3.

Le corrispondenze chiuse od aperte provenienti dall'interno del Regno, portanti la indicazione « fermo in posta » od altra equivalente restano sottoposte ad un diritto fisso di 5 centesimi se affrancate dal mittente e di 10 nel caso inverso, in conformità e con le norme del R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510.

### Art. 4.

È mantenuta in esenzione dalle tasse postali nell'interno del Regno, e per tutta la durata della guerra, la circolazione di cartoline spedite dai militari del R. esercito e della R. marina e loro assimilati.

Per essere ammesse ad aver corso in esenzione, le cartoline spedite dai militari del R. esercito devono essere impostate negli uffici postali militari ed avere impresso il bollo di partenza di detti uffici. Similmente quelle dei militari appartenenti alla R. marina devono essere impostate sulle navi da guerra e portare il bollo postale della nave sulla quale è imbarcato il mittente, o, se spedite dai militari addetti alle piazze marittime, devono essere munite del bollo dell'autorità militare marittima esistente nella piazza medesima e dalla quale il militare dipende.

### Art. 5.

In eccezione al disposto dell'art. 1, e per la durata della guerra, la tassa delle lettere semplici dirette a militari del R. esercito e della

R. marina in servizio attivo ed a loro assimilati è di centesimi 10 se francate, e di centesimi 20 se non francate.

Le lettere non francate spedite da militari del R. esercito e della R. marina in servizio attivo ed a loro assimilati sono sottoposte, a carico dei destinatari, ad una tassa pari a quella che avrebbe dovuto essere pagata per la loro francatura.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il ministro segretario di Stato per le poste e telegrafi*
RICCIO.

---

Decreto Ministeriale 17 *novembre* 1915 *che nomina l'ispettore superiore dell'Ufficio speciale delle ferrovie, comm. ing. Augusto De Pretto, membro del Consiglio generale del traffico.*

## IL MINISTRO

### SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 lett. *b)* e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429; modificati con R. decreto n. 728 del 28 giugno 1912.

**Decreta:**

Il sig. comm. ing. Augusto De Pretto, Ispettore superiore dell'Ufficio speciale delle ferrovie, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, in sostituzione del defunto comm. ing. Emanuele Bracco.

Roma, addì 17 novembre 1915.

*Il Ministro*

Ciuffelli.

## Ordine di servizio n. 317. (M.).

### Utilizzazione dei carri misti a piccola velocità.

Allo scopo di intensificare l'utilizzazione del materiale impiegato pei trasporti in collettame a piccola velocità, in eccezione a quanto è stabilito dall'« *Elenco dei carri misti normali* » (parte prima, edizione 1915) si prescrive a tutto il personale interessato di osservare, fino a nuovo avviso, le seguenti disposizioni e di dare alle medesime la maggiore estensione possibile.

1. — Le stazioni di partenza possono trattenere i trasporti in collettame a p. v. fino a quattro giorni, compreso quello dell'accettazione, quando in tal modo conseguano lo scopo: di riunirli in quantità sufficienti per formare misti supplementari bene utilizzati; di agevolarne il carico nei normali di passaggio; di formare carri misti a lunghe percorrenze; di formare misti che possano portare la merce direttamente a destinazione, senza cioè che la medesima debba essere sottoposta ad ulteriori manipolazioni nelle stazioni intermedie.

In quest'ultimo caso la stazione che forma il carro misto deve procurare di utilizzare tutta la capacità o la portata del veicolo, avendo però cura, nell'eseguire il carico, che le merci non abbiano a danneggiarsi per effetto di cattiva stivatura.

2. — Non devono essere formati carri misti supplementari con un quantitativo di merci di peso inferiore a 4000 chilogrammi, qualunque sia la portata del carro.

3. — Non devono essere messi in partenza carri normali che nell'« *Elenco dei carri misti* » risultano contrassegnati da stelletta, se la merce da caricare non raggiunge il peso di Kg. 4000.

4. — Non devono essere messi in circolazione carri normali vuoti, salvo il caso che le stazioni della linea abbiano preavvisato,

con mod. M-118, di avere da caricare in detti normali merci di peso complessivamente non inferiore a Kg. 3000 per ciascun carro.

5. — Le squadre di trasbordatori e le stazioni incaricate del riordino dei carri misti in colonna di treno devono aver cura di ritirare dalla circolazione i carri normali poco utilizzati, trasbordandone le merci in altri misti dello stesso itinerario. Devono inoltre intensificare le operazioni di riordino, specialmente dei misti che, per essere alla fine del loro itinerario, contenessero poca merce.

I carri resi vuoti concorreranno al premio II di cui all'Ordine di servizio n. 33-1906, anche se viaggiano in direzione del concentramento.

6. — Agli effetti della corresponsione del premio III di cui all'Ordine di servizio predetto, resta ferma la condizione che la merce dovrà partire entro 24 ore dall'accettazione, quando il peso minimo complessivo della merce caricata nei carri misti supplementari raggiunge i 40 quintali; mentre se il peso minimo raggiunge i 50 quintali, il premio sarà corrisposto anche se la merce è fatta partire dopo le 24 ore dall'accettazione, ma non oltre il su indicato termine di quattro giorni.

7. — Le disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio non si applicano ai trasporti di esplosivi, di qualsiasi categoria, i quali debbono essere inoltrati prontamente, seguendo gli itinerari speciali e coll'osservanza delle altre prescrizioni stabilite per tali trasporti.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22, *ai Controllori del materiale ed ai Guardafreni scritturali delle squadre di trasbordatori.*

## Ordine di servizio n. 318. (M. e C.).

### Trasporti delle merci.

(Vedi ordine di servizio n. 5). 301-191

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'Esercito (Direzione dei Trasporti) a sensi del R. Decreto 15 aprile 1915, n. 672, a complemento delle disposizioni che regolano i trasporti delle merci, di cui all'Ordine di servizio n. 301-1915, pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 45 dell'11 novembre 1915, viene stabilito quanto segue:

1. — A datare dal 6 dicembre 1915, i trasporti che non fossero ritirati dai destinatari entro le 24 ore successive alla scadenza dei termini stabiliti per il ritiro, potranno essere inviati in una qualunque stazione, a scelta dell'Amministrazione, e colà trattenuti a disposizione delle parti.

In questo caso le rispedizioni saranno gravate di tutte le tasse eventualmente a carico della primitiva spedizione, nonchè delle tasse di porto relative alla rispedizione medesima e delle tasse di sosta computate senza interruzione dalla scadenza del termine utile pel ritiro del trasporto nella stazione originariamente destinataria fino all'atto del ritiro nella stazione in cui il trasporto stesso fu inviato a disposizione, compreso perciò anche il tempo impiegato nel percorso di rispedizione.

2. — A decorrere dalla stessa data, in eccezione a quanto è stabilito dal R. Decreto 18 marzo 1915, n. 317 (Ordine di servizio n. 100), le tasse di sosta saranno quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza.

3. — Pure a decorrere dalla stessa data, per i trasporti a carro completo, le eventuali modificazioni al contratto di trasporto per cambio di destinazione non avranno corso, se non siano preventivamente autorizzate dalla Divisione del Movimento dalla

quale dipende la stazione destinataria. Perciò le stazioni di partenza dei trasporti stessi che ricevano dagli speditori richieste di cambio di destinazione, dovranno, prima di dar corso alla disposizione, chiedere ed ottenere l'autorizzazione dalla Divisione del Movimento interessata.

4. — A cominciare dal 28 novembre 1915 e fino a nuovo avviso, cessano, nelle domeniche e negli altri giorni festivi indicati nell'allegato 2 delle Tariffe, la sospensione e la limitazione di cui all'art. 7 delle Tariffe agli effetti della sola riconsegna dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O.

Le stazioni cureranno sempre la sollecita emissione ed il pronto recapito delle lettere di avviso, specialmente nelle domeniche e negli altri giorni festivi, nei quali gli avvisi relativi a *trasporti* a *carro completo* dovranno sempre essere recapitati a mano e non impostati.

Le disposizioni che formano oggetto del presente Ordine di servizio sono state portate a conoscenza del pubblico con manifesto in data 26 novembre 1915.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 319. (M. e V.).

### Aumento della portata di alcuni carri della serie L.

I carri scoperti a sponde alte serie *L* aventi attualmente la portata di 13 e 14 tonnellate, vengono elevati rispettivamente alla portata di 15 e 16 tonnellate, ferme restando le tolleranze di carico ammesse dalle norme attualmente vigenti.

Le Officine delle Ferrovie dello Stato e private e le Squadre di rialzo, ogni qualvolta abbiano occasione di riparare detti carri,

provvederanno al cambiamento della portata, accertandosi però prima che i carri siano effettivamente muniti di sale tipo 28, per le quali soltanto fu precedentemente consentita la portata di 13 e 14 tonnellate. Se, eccezionalmente, per errore della precedente marcatura, si trovassero taluni di detti carri muniti di sale di tipo diverso, la portata di questi dovrà essere corretta a 12 tonn., segnalando il caso al Servizio Veicoli, al quale dovranno essere comunicati tutti i dati tecnici riferentisi ai carri stessi.

In attesa che sia fatto il cambio delle relative scritte, tutti i carri predetti, portanti indicata la portata di 13 e 14 tonnellate, saranno considerati fin d'ora, a tutti gli effetti di tariffa, di portata rispettivamente di 15 e 16 tonnellate.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45, *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Circolare n. 86. (C.).

### Trasporti militari.

(Vedi circolare n 71-1915).

Con richiamo alla Circolare 71-1915, si avverte che debbono ritenersi regolarmente effettuati in conto corrente i trasporti di materiali necessari alle Cooperative e Ditte per la fabbricazione dei proiettili e munizioni da guerra, spediti dagli stabilimenti « Ilva » di Savona, Portovecchio di Piombino, Bagnoli e Bolzaneto, a cura dei collaudatori colà delegati dall'Officina costruzioni artiglieria di Genova.

Pei detti trasporti, da eseguirsi in base a richieste mod. 444 aventi la nota dichiarazione (« sotto la mia responsabilità ecc... ») a firma dei collaudatori suddetti, dovranno sempre figurare come destinatarie le Commissioni militari regionali di collaudo d'artiglieria che hanno sede in Torino, Genova, Padova, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo.

Però i trasporti medesimi possono essere effettuati anche per stazioni diverse da quelle in cui risiedono le citate Commissioni, le quali, in ogni caso, potranno autorizzare le Cooperative e Ditte cui i materiali sono destinati a ritirare per loro conto i materiali stessi.

Si interessano pertanto le stazioni ad aver presente quanto sopra nella accettazione e consegna di siffatte spedizioni, per lo più di carattere urgente e destinate ad assicurare il tempestivo allestimento dei proiettili all'Esercito mobilitato.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

---

**Circolare n. 87.** (M. T. V. San.).

**Treni sanitari per trasporto feriti e malati.**

1. *Composizione dei treni sanitari.* - Pel trasporto dei feriti e dei malati, sono in circolazione i seguenti treni sanitari:

TRENI OSPEDALE DELLA CROCE ROSSA E DEL S. M. ORDINE DI MALTA.

(T. O. *da* I *a* XXI — C. R.).
(T. O. *da* 1 *a* 4 — S. M. O. M.).

1 D o DI — Servizio
1 CIz (tipo 1907) — Personale direttivo
1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) — Cucina
1 CIz (tipo 1907) — Magazzino e sala da pranzo
1 CIz (tipo 1910) — Personale di assistenza
5 CIz (tipo 1910) — Infermeria
1 CIz (tipo 1910) — Farmacia, sala di medicazione e infermeria Ufficiali

---

1 CIz (tipo 1906 o 1907) — Carrozza con cuscini sovrapposti ai sedili per feriti non gravi

1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) — Infetti - *Al tubo di scarico della ritirata è applicata la cassetta mobile.*

1 Automotrice o carro riscaldatore.

(T. O. XXVI [*Siculo*] — C. R.).

1 D — Servizio

1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) — Personale direttivo

1 CT (idem) — Ufficio del contabile ed infermeria Ufficiali

1 CT (idem) — Farmacia e magazzino

1 CT (idem) — Cucina

17 CT (idem) — Infermeria - *Due CT servono per isolamento infetti ed hanno la cassetta mobile applicata al tubo di scarico delle ritirate.*

1 Automotrice o carro riscaldatore.

TRENI ATTREZZATI DELLA SANITÀ MILITARE
COMPOSTI CON CARRI.

(T. A. *da* 1 *a* 24).

1 D — Servizio

1 AB (con ritirata) — Personale d'assistenza

10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) — Infermeria

1 D o DI — Locale di medicazione

10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) — Infermeria

1 CT (gr. 43221-299, 43400-460, 43600-669) — Cucina

2 F (da 12 tonn.) — Scorte ed effetti infermi.

*In questi treni non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.*

*Durante l'inverno il numero di questi treni viene ridotto.*

### Treni attrezzati della Sanità Militare composti con carrozze CIz.

(T. A. *da* 25 *a* 38).

1 D — Servizio
1 ABIz (tipo Nord) — Personale d'assistenza
1 CIz (tipo 1907) — Infermeria
4 CIz (tipo 1910) — Infermeria
1 DIz — Sala di medicazione
4 CIz (tipo 1910) — Infermeria
1 CIz (tipo 1907) — Infermeria
1 CT (gr. 43221-299, 43400-460, 43600-669) — Cucina
1 FI (gr. 140001-099, 140200-299) — Scorta ed effetti infermi.

*Le due CIz (tipo* 1907) *devono essere orientate in guisa che i piccoli compartimenti si trovino verso le estremità del treno.*

### Treni attrezzati della Sanità Militare composti con carrozze CT (ex R. A.).

(T. A. *da* 39 *a* 48).

1 D — Servizio
1 ABT (gr. 59614-624) — Personale d'assistenza
10 CT (ex R. A.) — Infermeria
1 CT (ex R. A.) — Sala di medicazione
10 CT (ex R. A.) — Infermeria
1 CT (gr. 43221-299, 43400-460, 43600-669) — Cucina
1 FI (gr. 140001-099, 140200-299) — Scorta ed effetti infermi.
1 Automotrice o carro riscaldatore.

*In sostituzione dell'ABT del gruppo indicato può usarsi una ABIy gr.* 58600-605 *e* 58611-615. *Le* 20 *CT destinate ad infermeria e quella che serve di sala di medicazione devono essere dei gruppi* 38100-199, 38300-339, 38665-699, 38800-884. *In mancanza*

*di queste carrozze possono servire anche le* 38054, 38061, 38072, 38079, 38089, 38099, 38201, 38209, 38217, 38891, 38894 *a* 38897, 39030, 39032 *e, come carrozza sala di medicazione, anche le* 38887, 38888, 38890, 38892, 38893, 38899 *e* 39031.

*In questi treni di massima non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.*

2. *Divieto di modificare la composizione dei treni.* — L'indicata composizione non deve per alcun motivo essere alterata, salvo i casi in cui, per disposizioni contenute negli Ordini di movimento o per ragioni di circolazione, si rendesse necessario lo sdoppiamenti per una parte del percorso.

Nelle stazioni nelle quali i treni fanno regresso deve essere passato in testa il bagagliaio di servizio; deve inoltre essere passato in coda l'automotrice od il carro riscaldatore nei treni che ne sono provvisti pel sussidio del riscaldamento.

Le stazioni nelle quali i treni abbiano sosta sufficente, ed in ogni caso quelle ove i treni sostano al termine di ciascun viaggio, debbono provvedere, se necessario, a regolarizzarne la composizione, togliendo i veicoli eventualmente eccedenti, aggiungendo i mancanti, sostituendo quelli di tipo non prescritto.

3. *Riscaldamento dei treni sanitari.* — In tutti i treni sanitari, eccezione fatta dei treni T. A. 1 a 24, formati con carri, deve funzionare il riscaldamento a vapore tanto nei viaggi a carico, quanto nei viaggi a vuoto.

Affinchè nei treni a carico non venga mai a cessare o diminuire il riscaldamento di tutto il treno, occorre che nella località in cui avviene il cambio della locomotiva, appena distaccata dal treno quella in arrivo, sia subito agganciata quella in partenza, a meno che non si ritenga conveniente adibire al riscaldamento, durante l'intervallo, qualche locomotiva di stazionamento o di manovra.

Nella stazione di origine dei viaggi a carico dei treni nei quali funzioni il riscaldamento a vapore, le locomotive devono essere congiunte ai treni con sufficiente anticipo rispetto all'ora stabilita per l'inizio del carico, in modo che il riscaldamento funzioni completamente durante il carico dei feriti.

Durante le lunghe soste che i treni fanno a termine di viaggio non occorre riscaldamento a mezzo di locomotiva.

4. *Riscaldamento sussidiario.* — Al riscaldamento sussidiario dei treni ospedale della Croce Rossa e del Sovrano Militare Ordine di Malta e dei treni attrezzati composti con carrozze CT, viene provveduto con automotrici ed, eccezionalmente, con carri riscaldatori. Le automotrici funzioneranno come carri caldaia rimorchiati dalle locomotive titolari dei treni. Nelle stazioni nelle quali i treni fanno lunghe soste, senza essere agganciati ad una locomotiva, l'automotrice, od il carro riscaldatore, dovrà essere posta all'estremità del treno più prossima alla carrozza ove trovasi il personale direttivo, e ciò all'intento di facilitare il riscaldamento delle carrozze adibite ad uso alloggio del personale.

Nel caso che su qualche linea i treni dovessero essere sdoppiati, per meglio garantirne il riscaldamento, sarà tenuta più pesante la seconda parte, nella quale resta l'automotrice, od il carro riscaldatore, beninteso nei limiti di prestazione delle locomotive, in modo da lasciare il minor numero di veicoli alla prima parte che rimane riscaldata dalla sola locomotiva di testa.

A tale scopo le Divisioni Trazione prenderanno accordi con quelle del Movimento, per le linee in cui la necessità sia prevedibile.

5. *Utilizzazione degli ambienti dell'automotrice.* — Il frenatore di coda deve prendere posto nell'ambiente dove è collocata la caldaia, nel quale si trova il freno a mano.

L'ambiente dell'automotrice che serviva come bagagliaio, viene lasciato a disposizione delle Associazioni ospitaliere; quello che serviva come ufficio postale servirà per alloggio al personale ferroviario addetto alla condotta della caldaia, e sarà provvisto di una branda completa con materasso, coperte e biancheria.

6. *Rifornitura di acqua e carbone all'automotrice od al carro riscaldatore.* — Le stazioni ove devono aver luogo le riforniture di acqua e carbone all'automotrice, od al carro riscaldatore, avranno cura di scegliere binari opportuni pel ricevimento e per le soste dei treni sanitari, avvertendo che per le riforniture suddette sono state previste le opportune soste negli itinerari relativi.

Le riforniture devono essere eseguite con sollecitudine, senza arrecare ritardo e col minor disturbo nei riguardi del servizio del treno, delle persone trasportate e del personale addettovi.

Le riforniture d'acqua devono eseguirsi di regola senza distaccare l'automotrice od il carro riscaldatore dal treno, utilizzando le colonne idrauliche o le prese d'acqua eventualmente esistenti presso i binari sui quali i treni vengono fatti sostare, tenendo conto delle esigenze delle riforniture d'acqua alle carrozze.

Per quanto riguarda le forniture del carbone, dalla Divisione Trazione e per essa dagli Ispettori di riparto e Capi deposito, devono essere presi gli opportuni accordi con gli Ispettori dei Magazzini allo scopo di ridurre al minor tempo possibile l'allontanamento dell'automotrice, o del carro riscaldatore, dal treno, disponendo anche, se del caso, che le materie occorrenti siano portate sull'automotrice, o sul carro riscaldatore, in modo da evitarne possibilmente il distacco dal treno pel rifornimento.

7. *Guasti all'automotrice.* — In caso di guasti per i quali occorra togliere l'automotrice, i verificatori, senza applicare le etichette, dovranno informare subito, oltre il personale di servizio nelle automotrici, anche il Capo stazione, il quale telegraferà al deposito locomotive più prossimo nel senso della marcia del treno, al Capo Divisione Trazione da cui il deposito stesso dipende ed alla Divisione Trazione di Venezia.

8. *Segnalamento di coda.* — Coi treni sanitarî aventi l'automotrice in coda pel riscaldamento sussidiario, si adopereranno pel segnalamento i fanali di coda di cui la medesima è provvista, e dell'accudienza sarà incaricato il personale che vi presta servizio; non occorrerà pertanto che coi treni stessi siano forniti i fanali della locomotiva titolare e che sia effettuato il cambio dei fanali ad ogni cambio di locomotiva.

Le Divisioni Trazione prenderanno all'uopo gli opportuni accordi con le Divisioni del Movimento.

9. *Velocità dei treni con l'automotrice in coda.* — I treni sanitari aventi in coda l'automotrice per il riscaldamento sussidiario non debbono superare i 60 km. all'ora di velocità. Nessuna

speciale prescrizione dovrà però essere fatta in proposito dalle stazioni, essendo già i macchinisti permanentemente avvisati di tale limitazione.

10. *Pulitura e disinfezione dei treni sanitari.* — I Direttori dei treni ospedale e dei treni attrezzati provvedono col proprio personale alla *pulitura interna ed alla disinfezione dei treni.*

Il personale ferroviario deve provvedere alla *pulizia esterna* dei treni ed alla *fornitura dell'acqua* nei serbatoi delle ritirate delle carrozze, con le norme stabilite per i treni ordinari, nelle stazioni termine di corsa ed eventualmente nelle principali stazioni intermedie, nelle quali siavi sufficiente fermata.

La rifornitura dell'acqua potabile, compreso il trasporto dai punti di presa ai treni, deve di massima essere fatta a cura del personale addetto al treno stesso, coadiuvato dal personale ferroviario quando per tale operazione occorra l'uso di apparecchi dell'Amministrazione ferroviaria, come ad esempio botti con pompa, tubi mobili per condotta d'acqua ecc.

La vuotatura delle cassette per la raccolta delle feci applicate ai tubi di scarico delle ritirate delle carrozze per trasporto infetti dei treni ospedale deve essere fatta dal personale ferroviario nelle stazioni nelle quali le Divisioni Veicoli hanno stabilito venga fatta analoga operazione per le carrozze Clz adibite al trasporto profughi e prigionieri di guerra. Nelle altre località vi provvederà il personale sanitario addetto al treno stesso.

La vuotatura dei canteri mobili in dotazione ai treni sanitari deve sempre essere eseguita dal personale sanitario.

11. *Manutenzione dei veicoli dei treni sanitari.* — Le riparazioni eventualmente occorrenti, tanto all'esterno che all'interno dei veicoli in composizione ai treni sanitari, devono essere eseguite d'iniziativa del personale del Servizio Veicoli, od a richiesta dei Direttori dei treni, al più presto possibile, compatibilmente coi mezzi disponibili nelle singole località.

Allorquando a veicoli in composizione a treni sanitari si verifichino avarie tali da doverli trattenere in stazioni intermedie del viaggio, la stazione che li ha ritirati deve avvertire la prossima stazione nella quale riesca possibile sostituire i veicoli tolti, affinchè tenga pronti i veicoli occorrenti.

Quando invece le avarie siano tali che permettano il proseguimento dei veicoli fino al termine del viaggio in corso, si dovrà provvedere, se possibile, alla riparazione dei veicoli avariati durante la sosta del treno a termine di viaggio, ed in caso contrario si dovranno sostituire i veicoli avariati.

Per facilitare le ricerche dei veicoli occorrenti per completare la composizione dei treni ospedale, sono tenuti veicoli di scorta nelle seguenti località: Torino, Milano, Verona, Genova, Bologna, Firenze, Ancona, Roma, Napoli e Bari.

Nessuna modificazione deve essere apportata ai veicoli che formano i treni sanitari od al loro arredamento, senza che sia stata approvata dai Servizi competenti. Perciò qualora pervenissero direttamente alle Officine, Squadre di Rialzo, Officine di carica accumulatori, ecc., richieste per l'esecuzione di modificazioni ai veicoli od all'arredamento dei treni sanitari, o per installazione di apparecchi speciali, le domande stesse devono essere rimesse alla Divisione Veicoli od a quella del Movimento dalla quale dipende la località che le ha ricevute, e queste a loro volta le trasmetteranno ai rispettivi Servizî per le pratiche del caso coll'Amministrazione o coll'Ente che ha allestito il treno.

Per quanto concerne le visite periodiche dei veicoli dei treni sanitari, è sospesa l'applicazione delle *Norme per le visite periodiche dei veicoli* di cui all'O. S. n. 281 del 14 ottobre 1915; valgono invece le speciali disposizioni date al personale del Servizio Veicoli.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35, 41, 42, 44, 45, 46, *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale*
**R. DE CORNE'.**

(VERDE)

**Circolare n. 10v (M.).**

**Premi temporanei per la buona utilizzazione e per la rapida circolazione del materiale da merci.**

(Vedi Circolare n. 9v-1915).

In relazione al disposto della Circolare 9v, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 43 del 28 ottobre 1915, rimane stabilito che le stazioni incaricate dell'invio di determinate quantità giornaliere di carri vuoti ai porti di Genova, Savona, Livorno, Spezia, Napoli e Torre Annunziata, quando corrispondono completamente le quantità fissate, concorrono per ogni carro tanto al premio temporaneo *C* quanto al premio *D* purchè, beninteso, si tratti di carri resi vuoti da trasporti a g. v., p. v. a. od a p. v. o. a carro completo. Questi carri vengono dunque premiati, ciascuno, con L. 1.

Le stesse stazioni, quando non corrispondessero integralmente le giornaliere loro assegnate, oltre a non partecipare nè al premio *C* nè al *D*, saranno assoggettate, a decorrere da lunedì 6 dicembre, ad una ritenuta di L. 0.25 per ogni carro inviato in meno, da dedursi dall'importo complessivo dei premi che saranno liquidati settimanalmente alla stazione; e ciò senza pregiudizio dei provvedimenti disciplinari a carico degli Agenti che non avessero spiegato il dovuto interessamento per soddisfare regolarmente le giornaliere stabilite.

La presente disposizione dovrà essere portata prontamente a conoscenza di tutto il personale interessato.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 21 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

## Errata-corrige

—

**Ordine di servizio n. 314.** (Bollettino ufficiale n. 47-1915).

Alla pag. 1173 cancellare le righe di scrittura 16 e 17, ripetute per errore tipografico.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . L. [illegible]

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . » 8.00

***Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata***

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 49

9 DICEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. - Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma dicembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80

**Parte terza. - Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:***



**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

*(Per memoria).*

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *novembre* 1915, *n.* 1671, *col quale è concessa l'esenzione delle tasse postali al carteggio ufficiale dei delegati ferroviari nei rapporti col Servizio e con gli Uffici Legali ed avvocati distaccati delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'articolo 52 della legge postale, testo unico, approvato con R. decreto 24 dicembre 1899, n. 501;

Visti gli articoli 140-141 e 143 del regolamento generale intorno al servizio postale, approvato con R. decreto del 10 febbraio 1901, n. 120;

Visto il R. decreto 4 aprile 1909, n. 195, che approva le tabelle dimostrative delle esenzioni dalle tasse postali accordate al carteggio delle Autorità e degli Uffici governativi;

Ritenuto che in esecuzione delle leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429, fu istituito nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un Ufficio Legale, cui devono essere affidate in sede consultiva e contenziosa tutte le controversie dipendenti dall'esercizio delle ferrovie stesse;

Occorrendo provvedere all'esenzione dalle tasse postali per il carteggio di servizio dei delegati ferroviari, dipendenti dall'Ufficio Legale medesimo, con l'Ufficio Legale centrale, e con gli Uffici Legali ed avvocati distaccati presso i vari compartimenti;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per le poste ed i telegrafi di concerto con quello dei lavori pubblici;

---

(1) *Gazzetta ufficiale* del 3 dicembre 1915, n. 295.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Alle tabelle dimostrative delle esenzioni dalle tasse postali per il carteggio ufficiale delle Autorità e degli Uffici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, approvato con R. decreto 4 aprile 1909, n. 195, devesi fare la seguente aggiunta:

| *Uffici mittenti* | *Uffici coi quali possono corrispondere* | *Modi di spedizione del carteggio* |
|---|---|---|
| **Delegati ferroviari (1)** | **Servizio Legale centrale presso la Direzione generale.**<br>**Uffici, o sezioni Legali presso i Compartimenti.**<br>**Avvocati distaccati presso i Capi dei compartimenti che non sono sede di Ufficio o Sezione Legale.** | **LC. - PC.** |

(1) **La corrispondenza loro diretta può essere con indirizzo nominativo.**

Art. 2.

Il detto carteggio sarà contrassegnato col bollo di prescrizione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, il 7 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

RICCIO — CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *novembre* 1915, *n.* 1685, *col quale viene soppressa la Commissione consultiva per gli approvvigionamenti dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Premesso che si è riconosciuto non necessario mantenere in funzione la Commissione consultiva istituita presso il Ministero del tesoro con R. decreto 18 gennaio 1912, n. 56, per disciplinare il servizio degli approvvigionamenti delle Amministrazioni dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto col ministro del tesoro:

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

La Commissione consultiva istituita presso il Ministero del tesoro con R. decreto 18 gennaio 1912, n. 56, allo scopo di predisporre piani coordinati degli approvvigionamenti che occorrono alle Amministrazioni dello Stato e si possono affidare all'industria nazionale, è soppressa.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 4 dicembre 1915, n. 296.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *novembre* 1915, *n.* 1664, *riguardante l'abolizione temporanea del dazio sul grano, sugli altri cereali e sul semolino* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto coi ministri segretari di Stato per le finanze, per il tesoro, per la marina, per i lavori pubblici e per l'agricoltura, industria e commercio;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono prorogati a tutto il 30 giugno 1916 gli effetti del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, col quale furono aboliti temporaneamente i dazi sul grano, sugli altri cereali e sulle farine e autorizzati altri provvedimenti.

Art. 2.

A partire dal giorno successivo a quello della pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e per lo stesso periodo di tempo indicato nell'art. 1 l'esenzione temporanea dal dazio è estesa al semolino.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 novembre 1915, n. 292.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — DANEO — CARCANO — CORSI — CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 28 *novembre* 1915, *n.* 1672, *riguardante i provvedimenti per evitare le eccedenze di impegni in confronto di fondi autorizzati* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il testo unico di legge 17 febbraio 1884, n. 2016, per l'amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 1° dicembre 1915, n. 293.

Visti i RR. decreti 4 gennaio 1897, n. 2; 8 luglio 1904, n. 346, e 17 settembre 1910, n. 822;

Ritenuta la necessità di adottare opportune disposizioni al fine di evitare eccedenze di impegni in confronto dei fondi autorizzati;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In luogo delle disposizioni contenute nel decreto Reale 4 gennaio 1897, n. 2; negli articoli 1, 2 e 3 del decreto Reale 8 luglio 1904, n. 346, e negli articoli 2, 5 e 9 del decreto Reale 17 settembre 1910, n. 822, le quali rimangono abrogate, saranno osservate le disposizioni contenute negli articoli seguenti.

Art. 2.

Con decreti Ministeriali da registrarsi alla Corte dei conti sono designati i funzionari capi di servizio autorizzati ad assumere impegni a carico del bilancio.

Nei decreti anzidetti sono anche indicate le spese per le quali la facoltà di impegnare il bilancio venga riservata al ministro.

Il capo ragioniere che, nella registrazione di impegni definitivi si avveda della mancata o ritardata notificazione di impegni provvisorî dai quali sia nato un vincolo pèr l'Amministrazione prima della loro comunicazione alla ragioneria, deve renderne inteso il ministro dal quale dipende e contestare per iscritto il fatto al capo di servizio responsabile.

Art. 3.

Il capo ragioniere riferisce, ogni mese, al ministro da cui dipende lo stato degli impegni per ciascun capitolo del bilancio. Ogni qualvolta venga a cognizione di una richiesta di impegno eccedente il limite delle autorizzazioni ha l'obbligo di darne notizia al ministro, il quale, se occorrono ulteriori provvedimenti, la comunica al ministro del tesoro.

Art. 4.

Entro i primi quindici giorni di ogni mese ciascuna ragioneria ministeriale compila la situazione degli impegni provvisori e di quelli definitivi a tutto il mese precedente; e, non più tardi del giorno 20, la detta situazione verrà trasmessa al rispettivo ministro, al ministero del tesoro (Ragioneria generale dello Stato) e alla Corte dei conti.

Art. 5.

I capi di servizio ed i capi ragionieri presunti responsabili di assunzione o di notazione di impegni in eccedenza al fondo autorizzato sono deferiti, per iniziativa del ministro competente di concerto col ministro del tesoro, al giudizio disciplinare di uno speciale Consiglio, composto del sottosegretario di Stato della rispettiva Amministrazione, presidente, di un consigliere di Stato e di un consigliere della Corte dei conti.

Il detto Consiglio, accertata la responsabilità, pronuncia il giudizio, applicando una pena pecuniaria da scontare sullo stipendio in misura, però, non superiore al quinto dello stipendio mensile e per non più di sei mesi.

Per il procedimento disciplinare sono osservate, in quanto siano applicabili, le norme dell'art. 48 del testo unico di legge sullo stato degli impiegati civili, approvato con decreto Reale 22 novembre 1908, n. 693, e degli articoli dal 56 al 62 del regolamento relativo.

Contro il deliberato del Consiglio di disciplina è ammesso il ricorso al Consiglio dei ministri, il quale decide in via definitiva.

Art. 6.

Le disposizioni contenute nel presente decreto sono applicabili all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, secondo le norme e le modalità che saranno stabilite di concerto fra il ministro dei lavori pubblici e quello del tesoro.

Art. 7.

Durante lo stato di guerra le disposizioni del presente decreto non saranno applicabili per le Amministrazioni della guerra e della marina.

Art. 8.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

## Ordine di servizio n. 320. (C.).

### Tariffa locale n. 209 P. V.

(Vedi Ordine di servizio n. 141-1915).

Col 16 dicembre 1915 la tariffa locale n. 209 serie B, valevole per i trasporti di « corde di rame, filo di rame e di ottone, ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Pont S. Martin ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 321. (C.).

### Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi ordine di servizio n. 123-1915).

Col 16 dicembre 1915 la tariffa locale n. 235 P. V., valevole per i trasporti di « acido cloridrico e acido solforico », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Borgo Panigale, Bra, Casale Popolo, Este, Padova, Reggio Emilia e Romano.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 322. (C.).

### Tariffa eccezionale n. 1006 P. V.

**(Vedi ordine di servizio n. 164-1915).**

Col 16 dicembre 1915 la tariffa eccezionale n. 1006 P. V., valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite », è estesa alle spedizioni provenienti dalle miniere di Lanzo e in destinazione di qualunque stazione delle linee continentali dello Stato, distante almeno 150 chilometri da quella di partenza o paganti per tale percorrenza.

Pertanto, nella tariffa eccezionale predetta, si dovrà, inserire fra i nomi delle stazioni mittenti di Tavernelle e Torrita, quella della stazione di Torino Dora (cui fanno capo le spedizioni) con la seguente nota da riportarsi a piè di pagina:

« Limitatamente ai trasporti provenienti dalle miniere di Lanzo e destinati a qualunque stazione delle linee continentali dello Stato, distante almeno 150 chilometri da quella di Torino Dora o paganti per tale percorso.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

## Ordine di servizio n. 323. (S.).

### Regolamenti d'esercizio per le linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia).

Si sono pubblicati i nuovi regolamenti d'esercizio (regolamento segnali e regolamento sulla circolazione dei treni) per le linee secondarie a scartamento ridotto della Sicilia, che sono stati

approvati dal Consiglio d'amministrazione nella adunanza del 27 maggio 1915.

Tali regolamenti dovranno essere osservati, dalla data che verrà comunicata a cura dell'Ingegnere Capo di esercizio delle linee secondarie della Sicilia, dal personale di dette linee in sostituzione dei corrispondenti regolamenti di cui all'ordine di servizio n. 120-1910, i quali pertanto, dalla data di cui sopra, si dovranno considerare abrogati.

Sarà cura dell'Ufficio di esercizio delle linee secondarie di provvedere alla distribuzione dei nuovi regolamenti a tutto il personale interessato, il quale dovrà rilasciarne regolare ricevuta ai superiori immediati, e provvedere opportunamente a che il personale stesso prenda nel più breve tempo possibile piena ed esatta conoscenza dei regolamenti, accertandosi, prima di disporre l'andata in vigore delle nuove disposizioni, che tutti gli agenti si trovino in grado di applicarle, ciascuno per la parte di propria competenza.

---

## Ordine di Servizio N. 324. (P.).

### Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di Delegato della 5ª categoria del personale per la circoscrizione di Venezia da parte dell'applicato tecnico sig. MURRI Mario, si stabilisce, in applicazione dell'articolo 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911 che gli agenti della categoria 5ª appartenenti alla circoscrizione di Venezia, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al

Delegato della finitima circoscrizione di Bologna, sig. TELLARINI Giovanni, disegnatore presso l'Ufficio costruzioni di Bologna.

*Distribuito ai capi disegnatori, disegnatori principali, disegnatori del Compartimento di Venezia.*

---

## Ordine di servizio n. 325. (C.).

### Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di servizio n. 284-1915).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata è accordata anche alle Ditte sottoindicate, le quali dovranno aggiungersi nell'elenco allegato all'Ordine di servizio n. 307-1913.

*Ruggeri Andrea* ed *Augusto*, Roma.
*Petrosillo Paolo*, Monopoli.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di Servizio N. 326. (C.).

### Modificazioni alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

Col 19 dicembre 1915, andranno in vigore, per quanto riguarda il servizio interno e cumulativo italiano, le disposizioni dell'articolo 1° del decreto Luogotenenziale 28 ottobre 1915,

n. 1602, riguardante l'aumento dei pesi minimi e dei prezzi minimi stabiliti per i trasporti a carro completo a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Per le modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti, in dipendenza dell'attuazione delle disposizioni anzidette, sono state pubblicate la 21ª 11ª appendice alla tariffa continentale e la 12ª appendice alla tariffa sicula, che saranno distribuite, nei modi d'uso, a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

A migliore intelligenza si ritiene opportuno far presente quanto appresso.

Dalla data di attuazione del provvedimento di cui trattasi, non dovranno essere più accettate domande di carri di portata inferiore alle dieci tonnellate, nè di portata diversa da quelle di cui l'Amministrazione è fornita.

Qualora la domanda dello speditore non potesse essere accolta e venisse, in via del tutto eccezionale, fornito un carro di portata minore di 10 tonnellate, ma non inferiore a quella di 8 tonnellate, i pesi minimi delle singole tariffe ed i prezzi minimi degli articoli 56 e 67 delle tariffe dovranno intendersi ridotti di tanti decimi quante sono le tonnellate di minore portata, salvo che non sia diversamente disposto nelle tariffe medesime.

In tali casi, le stazioni dovranno far chiaramente risultare sui documenti di trasporto, con apposita annotazione, che il carro di portata minore di 10 tonnellate è stato fornito per esigenze di servizio, in luogo di quello chiesto dal mittente.

Se, invece, conforme a richiesta del mittente, sono forniti pel trasporto carri di portata maggiore alle 10 tonnellate, i detti pesi minimi e prezzi minimi devono essere aumentati di *un decimo* per ogni tonnellata di maggior portata.

Con la stessa decorrenza di cui sopra, resta stabilito, in conformità all'art. 2° del menzionato decreto, che l'aumento del due per cento, previsto dal comma *f*), art. 13, della legge 23 luglio 1914 n. 742, è applicabile ai trasporti che si tassano coi prezzi delle tariffe a piccola velocità ordinaria senza vincolo di peso: indipendentemente, quindi, dalla quantità di merce presentata.

Di ciò è stato, pure, tenuto conto nella compilazione delle appendici in principio ricordate.

Le nuove disposizioni si incominceranno ad applicare ai trasporti per i quali sia stata rilasciata al mittente la ricevuta di spedizione con la data del giorno 19 dicembre 1915.

Qualora, poi, il documento di trasporto fosse stato compilato con la data del 18 dicembre 1915 od anteriormente, e la ricevuta di spedizione fosse stata rilasciata il 19 dicembre o in un giorno successivo, le stazioni dovranno far cenno di ciò sul documento medesimo.

In dipendenza dei provvedimenti di cui trattasi, nelle pubblicazioni sotto indicate devono essere fatte le modificazioni seguenti.

### Concessioni speciali e relative tariffe
(*edizione* 1° *gennaio* 1909).

Nell'art. 4 della concessione speciale *A* deve essere soppressa, nel prospetto dei prezzi per i trasporti di merci a P. V., l'indicazione: « Per i trasporti effettuati a carro completo i prezzi ecc. »; nel prospetto, poi, dei prezzi per i trasporti di veicoli devono essere ripristinati i prezzi per veicolo e per chilometro, che erano in vigore prima della pubblicazione della 3ª Appendice, depennando il richiamo (1) e la corrispondente nota.

Nell'art. 10 della concessione speciale *B* deve essere cancellata l'indicazione: « Per i trasporti effettuati a carro completo i prezzi ecc. ».

Nell'art. 9 della concessione speciale I deve essere soppressa, nel prospetto dei prezzi per i trasporti di merci ed oggetti, l'indicazione: « Per i trasporti effettuati a carro completo i prezzi ecc. »; nel prospetto, poi, dei prezzi per i trasporti di veicoli devono essere ripristinati i prezzi per veicolo e per chilometro, che erano in vigore prima della pubblicazione della 3ª Appendice, depennando il richiamo (2) e la corrispondente nota.

Nell'art. 11 della concessione speciale IX, deve essere cancellata l'indicazione: « Per i trasporti effettuati a carro completo i prezzi ecc. ».

Nell'art. 8 della concessione speciale XII, il peso minimo di 4 tonnellate della serie *B* deve essere sostituito con quello di 5 ton-

nellate; nell'avvertenza *c*) dell'articolo stesso alle parole « peso minimo di 4 tonnellate » vanno sostituite quelle « peso minimo di 5 tonnellate ».

Nel prospetto dei prezzi per le merci, inserito nell'art. 3 della concessione speciale XIX, devono essere depennati il richiamo (1) e la corrispondente nota.

### Regolamento pei trasporti militari
(*edizione* 1° *luglio* 1911).

A pagina 103 è da annullare il capoverso: « Per i trasporti effettuati ecc. ecc. », esistente sotto il prospetto dei prezzi e delle basi per la P. V.

A pagina 106 (pagina 107 della 1ª appendice) sono da ripristinare in L. 0.0824, 0.1236 e 0.1442 gli attuali prezzi del punto IV - Veicoli a P. V.: 0.0840, 0.1261 e 0.1471.

### Allegato all'ordine di servizio N. 302-1911
(*Linea Cerignola-Cerignola-Città*).

Nel prospetto dei prezzi pel trasporto del numerario, cartevalori, ecc. devono essere cancellati il richiamo (1) e la corrispondente nota.

Nel prospetto dei prezzi minimi per vagone, dovuti pei trasporti di bestiame per i quali è chiesto dal mittente l'uso esclusivo di un carro, alla indicazione « vagoni da 8 tonnellate » va sostituita quella « vagoni da 10 tonnellate ».

Nella pagina 4 (tasse pel trasporto dei veicoli) devono essere ripristinati, per la piccola velocità, i prezzi per veicolo, che erano in vigore prima della pubblicazione dell'ordine di servizio Numero 339-1914.

### Allegato *C* all'ordine di servizio N. 249-1912
(*Linee complementari sicule*).

Nell'ultimo capoverso del punto I alle parole « anche carri da 8 e da 10 tonnellate » e « carri della portata di 8 o 10 tonn. » vanno sostituite, rispettivamente, quelle « anche carri da 10 tonnellate » e « carri della portata di 10 tonn. ».

PRONTUARIO DEI SERVIZI CUMULATIVI E DI CORRISPONDENZA
*(edizione 1° aprile 1915).*

A pag. 99 il peso minimo di 6 tonnellate della tariffa locale valevole per i trasporti delle doghe da tini, da botti e da barili in partenza dalle stazioni della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo e in destinazione di Civitavecchia, deve essere sostituito con quello di tonnellate 7,5.

---

## Circolare n. 88. (C.).

### Trasporti militari.

**(Vedi ordine di servizio n. 122-1915 e circolari n. 50, 65 e 74-1915).**

Il Ministero della Guerra ha stabilito di assumere a suo carico le spese pei viaggi dei militari residenti *nella zona di guerra* che si recano in *licenza*.

Tali viaggi però non rientrano fra quelli eseguiti per servizio, di cui al paragrafo 120 del « Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie », e dovranno quindi aver luogo su presentazione, da parte degli interessati, della richiesta *mod. B. rosa*, rilasciata dalle Autorità militari.

Le stazioni, previo ritiro della richiesta medesima, emetteranno, per la classe per la quale essa è valida, dei biglietti modulo C1-200, senza indicarvi e quindi senza riscuotere prezzo alcuno.

I biglietti emessi saranno da scritturarsi nel prospetto XXXV del riassunto mod. C1-213/A.

Analogamente, pei viaggi in destinazione di stazioni di ferrovie secondarie, ammesse al servizio cumulativo italiano, saranno da rilasciarsi dei biglietti mod. C1-200/A, da scritturarsi nel prospetto XXXV del riassunto mod. C1-214/A.

Continueranno ad essere eseguiti « per motivi di servizio » in base a foglio o certificato di viaggio, ai sensi del parag. 120 del succitato « Regolamento », i viaggi dei militari che si recano in

licenza per convalescenza o per premio in seguito ad atti di valore compiuti: circostanze che debbono risultare dal detto documento.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

---

**Circolare N. 89.** (C. M.).

**Trasporti di merci per la Svizzera.**

A partire dal 10 dicembre 1915, l'ammissione all'esportazione od al transito, con destinazione per la Svizzera, delle merci comprese nella lista qui sotto riportata, è subordinata a speciale concessione dell'Amministrazione finanziaria.

In conseguenza, a datare dal detto giorno, le stazioni non dovranno accettare trasporti delle merci sotto indicate per la Svizzera se non verso presentazione del permesso di esportazione o di transito rilasciato dal Ministero delle Finanze o da un ufficio doganale.

Nulla è innovato per quanto riguarda le merci non comprese nella lista in parola.

Lista delle merci che non devono essere accettate per la Svizzera se non verso presentazione del permesso di esportazione o di transito rilasciato dal Ministero dells finanze o da un ufficio doganale.

Accumulatori e piastre d'accumulatori.
Aceto-cellulosa.
Acetone.
Acido acetico ed acetati.
Acido bromidrico.
Acido cloridrico.
Acido lattico.
Acido nitrico.
Acido salicilico.

Acido stearico.
Acido solforico.
Acido tartarico, bitartrato potassico e tartrati alcalini.
Acciai di qualsiasi genere.
Aconitina, atropina, caffeina, cocaina, chinina, codeina, digitalina, morfina, teobromina e qualsiasi altro alcaloide, sali e preparazioni relative.
Aconito e sue preparazioni.
Acqua ossigenata.
Areoplani, areonavi, dirigibili e pezzi staccati di essi.
Attrezzi ed apparecchi per navi e dirigibili.
Aghi da maglierie.
Alcool amilico, etilico, metilico.
Allumina anidra ed idrata.
Alluminio: minerali, metallo puro od in lega, lavori e sali di alluminio.
Allume.
Amianto greggio ed in lavori di qualsiasi sorta.
Amido.
Ammoniaca e suoi sali, ammoniaca liquida.
Anidride solforosa.
Antimonio: minerale, metallo puro od in lega in qualsiasi forma, composti, metallo antifrisione.
Antipirina.
Anilina, suoi composti e derivati di qualsiasi specie.
Apparecchi elettrici per la messa a fuoco delle artiglierie.
Apparecchi ed istrumenti di chirurgia, compresi quelli di gomma elastica, ebanite, ecc.
Apparecchi per la telegrafia.
Armi da fuoco di qualsiasi specie e parti staccate relative.
Armi da guerra di qualsiasi specie e parti staccate relative.
Arsenico e suoi composti.
Asini, cavalli, muli.
Aspirina.
Barche.
Bastimenti a vela od a motore di qualsiasi specie.
Belladonna e suoi composti.
Barbabietole destinate alla produzione dello zucchero.
Bestiame di qualsiasi specie.

Burro.
Bicromato di sodio.
Biciclette e pezzi staccati.
Bismuto e suoi composti.
Bromo e bromuri.
Budella fresche, secche, salate, vesciche, involucri e membrane per uso di salumeria.
Cachou.
Cacao e cioccolata.
Caffè.
Canfora.
Calciocianamide.
Cantaridi e preparazioni relative.
Caoutchouc, balata, gomma elastica, guttaperca ed ebanite, greggie, rifuse in massa, cascami, lavori di dette materie.
Carbonato di soda.
Carburo di calcio.
Carrube.
Carte geografiche o marine.
Caseina.
Candele di qualsiasi materia.
Canapa: greggia, pettinata e stoppe.
Carbone di legna.
Carbone fossile naturale o carbonizzato (koke).
Carboni per l'elettricità.
Canne d'India anche scortecciate.
Carne conservata in scatole, estratto di carne e qualsiasi specie di conserve alimentari.
Carni fresche, congelate, salate, affumicate.
Catrame minerale e prodotti chimici derivati.
Catrame vegetale ed olio di catrame vegetale.
Catrame di resina.
Celluloide: greggio, in massa, piastre, fogli, fili, verghe, tubi, bastoni e cascami.
Cellulosa.
Cementi.
Ceneri provenienti dalle polpe di barbabietole.
Cereali e farine per alimentazione di qualsiasi specie, frumento, spelta, avena, orzo, segala, mais, saraceno (grano e farine),

malto, biscotto di mare e pane (eccetto il pane di glutine), semolini, semole, paste alimentari sagon, salep, manioca e farina di manioca, riso greggio, con o senza lolla, brillato, mezzo riso, risino, farina di riso, legumi secchi, interi, sgusciati, spezzati e farine, castagne, marroni e farine, dari, miglio.

Ceresina.

Cipolle.

Cloralio e relative preparazioni.

Clorati e perclorati.

Cloro liquido.

Cloroformio.

Cloruri di calce, stagno, magnesio, zinco.

Cobalto e suoi composti.

Coca e sue preparazioni, novococaina.

Collodione.

Colori derivati dal catrame.

Colofonia, prodotti resinosi di qualsiasi specie, trementina (olio ed essenza).

Concimi chimici.

Conigli.

Conserva di pomodoro.

Coperte di lana.

Copertoni di qualsiasi specie per carri e vetture.

Cordami, cordicelle, spaghi e relativi lavori.

Corna ed altre materie simili.

Corteccie di china, quinquina.

Corteccie tanniche e materie tannanti di qualsiasi specie, estratti e sughi tannici.

Cotone, greggio, cascami di cotone, filati, tessuti, anche confezionati.

Creosoto.

Crine e pelo.

Cromo: minerale, metallo e suoi composti.

Cronometri di bordo.

Crusca ed altri residui della macinazione.

Cuoio e lavori di cuoio di qualsiasi sorta.

Detonatori.

Diamanti greggi utilizzabili per uso industriale.

Elettrodi, pile e loro elementi.
Emetina ed emetici.
Etere solforico, acetico.
Estratti di china, quinquina.
Eucaina.
Fecola di patate, di mais e di qualsiasi altra specie.
Ferro e ghisa in pani e minerali di ferro.
Ferro-cromo, ferro-nickel e qualsiasi altra lega ferro-metallica.
Filiere-diamante, da 15 a 100 mm. in sopra, nelle quali il peso del diamante eccede un quarto di carato.
Fili, cordoni e cavi isolati per elettricità.
Filati di canapa, di cotone, di crine, di juta, di lana, di lino, di pelo, di ramiè.
Fogli di caoutchouch vulcanizzato.
Formalina, formol.
Fornimenti per la fabbricazione delle calzature, come: chiodi, ribadini ed occhielli di rame, bottoni, agrafes, caviglie da tacchi, chiodi e ribadini di qualsiasi materia da applicarsi a mano od a macchina.
Foraggi di ogni specie, fieno, paglia.
Formaggi.
Fosfuri e fosfati di calcio.
Frutta e semi oleaginosi.
Fucine portatili.
Fulminato di mercurio.
Giunchi e canne d'India (bambou).
Guarniture per macchine e caldaie compresa la lana di scorie.
Gaz asfissianti e prodotti di qualsiasi specie per la loro produzione.
Genziana e relative preparazioni.
Ghiande.
Giusquiamo e sue preparazioni.
Glicerina.
Gomme d'ogni sorta.
Grani e semi da semina (leguminose, graminacee, erbe da foraggio ed altre compresa la cicerchia).
Grassi ed olî di pesce di qualsiasi specie.
Grassi animali di qualsiasi specie.
Grassi vegetali alimentari.
Grafite.

Indaco.
Iodio e ioduri.
Iodoformio.
Ipecacuana (radice).
Iridio.
Iuta greggia, filati, tessuti e sacchi.
Lana di qualsiasi specie, cascami di lana, filati, tessuti, maglierie.
Lastre, pellicole e carte fotografiche.
Latta (lamiera di ferro stagnata) comprese le scatole metalliche per imballaggio di derrate alimentari.
Latte condensato con o senza aggiunta di zucchero.
Lava di Volvic.
Legname da costruzione.
Legno di acajou, betulla, faggio, frassino, noce, okumè, platano, tiglio.
Legno per calci da fucile.
Legumi ed ortaggi freschi.
Lieviti.
Limature e rottami di vecchi lavori di rame, di stagno, di zinco, puri od in lega.
Lino greggio, stigliato, pettinato, e stoppe.
Macchine ed apparecchi frigoriferi.
Macchine dinamo-elettriche.
Macchine e parti di macchine destinate alla navigazione ed alla areonautica.
Macchine utensili e loro parti staccate.
Macchine e parti di macchine esclusivamente destinate alla fabbricazione delle munizioni e delle armi da guerra.
Magnesio.
Magneti.
Manganese: minerale, metallo, in tutte le forme e composti.
Margarina, olio margarina e sostanze simili.
Materiali sanitari di qualsiasi sorta.
Miccie da minatori.
Medicamenti.
Melasse.
Mercurio: minerale, metallo, composti e preparazioni.
Mica greggia e lavorata.
Minestre disseccate, preparate, compresse.

Mole di qualsiasi specie comprese quelle di smeriglio.
Molibdeno: minerali e sali.
Monete d'oro, d'argento, di nickel, di rame o di bigliono.
Munizioni.
Nichelio: minerale, metallo puro od in lega, in qualsiasi forma e suoi composti.
Nitrati e nitriti.
Nitrobenzina, nitroglicerina.
Noci e nocciuole.
Noce vomica e sue preparazioni.
Occhiali e binoccoli eccettuati quelli di lusso.
Oggetti per medicazione.
Oggetti di biancheria, di vestiario e di equipaggiamento militare, ogni specie di finimenti di carattere prettamente militare, articoli di equipaggiamento da campo e loro parti caratteristiche.
Oleina.
Oli minerali: greggi, rettificati, leggeri, pesanti.
Oli derivanti dalla distillazione dell'alcool.
Oli vegetali.
Oli, grassi e materie o prodotti lubrificanti di qualsiasi specie.
Oppio e sue preparazioni.
Oro greggio, in pani, lingotti, barre, polvere, oggetti anche logorati o guasti, monete.
Ossa.
Osmio.
Panelli, residui di malto provenienti dalla fabbricazione della birra, burlande ed ogni altro prodotto atto all'alimentazione del bestiame.
Paraffina.
Paraldeide.
Patate.
Pelli greggie, fresche, secche, salate, o preparate in qualsiasi modo.
Peptone.
Perossidi metallici.
Pesci: freschi, in salamoia, secchi, salati, conservati in qualsiasi modo.
Piccioni.

Piramidone.

Piridina (basi).

Piriti di rame, di ferro, ecc.

Piombo: minerale, metallo puro od in lega, tubi, piastre, fogli, fili.

Platino.

Pollame vivo o morto.

Potassio, potassa, sali.

Polveri da sparo ed esplosivi di qualsiasi specie (fulmicotone, dinamite, nitroglicerina, cotone, nitrato ecc.).

Prodotti chimici per uso farmaceutico.

Prodotti di qualsiasi specie contenenti fosforo o suoi composti.

Proiettili e qualsiasi altra munizione da guerra.

Prosciutti.

Protargolo.

Pneumatici e qualsiasi oggetto anche non finito adoperabile per materiale navale, per uso militare, o per uso di trasporti.

Radiche di cicoria fresche o secche.

Rame: minerali, compresi le piriti, metallo puro od in lega, lavori di qualsiasi specie e composti di rame.

Ramiè.

Recipienti di ferro o di acciaio per gas compressi o liquefatti.

Resine e prodotti resinosi di qualsiasi sorta.

Rodio e rutenio.

Rottami, scaglie e limature di ferro, di ghisa, di acciaio.

Roccadino e pettenuzzo di seta (« bourre », « bourrette » e « blousse de soi ») in massa, pettinati, cardati, filati non tinti, tessuti non tinti, nè stampati, nè apparecchiati.

Saccarina e prodotti simili.

Sacchi di qualsiasi specie e materia esclusi quelli di carta.

Salicilato e metilsalicilato di soda.

Salolo.

Salvarsan e neo-salvarsan.

Salumi e « charcuterie » di qualsiasi specie.

Sali amoniacali.

Sali: di rame, di cromo, di stagno, di mercurio, di torio, di cerio e di altri metalli rari.

Santonina e sue preparazioni.

Sanse di olive, vinacciuoli, semi di frutta.
Saponi.
Segala cornuta.
Selenio.
Seta tussah, greggia, filata, tessuta.
Sieri e vaccini.
Silicio.
Soda caustica ed iposolfito di soda.
Solfato di allumina, di soda, di zinco.
Solfato di rame, verdetto, paste e polveri anticrittogamiche.
Solfuro di carbonio, di sodio.
Stagno: minerale, metallo puro od in lega, in qualsiasi forma e suoi composti.
Stracci di ogni sorta.
Strumenti di osservazione, di ottica, di geodesia, nautici.
Strutto.
Sughero.
Sulfonal.
Tapioca.
Tartaro (bitartrato potassico, gruma di botte, feccia di vino).
Terpina.
Terra d'infusori.
Tessuti: dí canapa, di cotone in pezza od in confezioni di qualsiasi sorta, di juta, di lana, di lino, di ramiè, di qualsiasi materia atti alla fabbricazione di palloni.
Timolo e sue preparazioni.
Titanio (minerali e sali).
Torio (sali di).
Torba.
Trional.
Trioximetilene.
Uova.
Urea e suoi composti.
Urotropina (hexametilen, tetramina) e sue preparazioni.
Utensili, con o senza manico, di ghisa, di ferro, di acciaio, vanghe, cesoie, accette, pale, picconi, seghe, roncole, utensili per maniscalco, carpentiere, carradore, sellaio, utensili ed apparecchi per alpinista o pioniere, lime, raspe, piccozze, manichi ed impugnature da utensili.

Utensili per la fabbricazione delle calzature.
Vanadio (minerali e sali).
Vaselina e « gélées minérales » lubrificanti.
Ventilatori del peso da 50 a 250 Kg. ciascuno.
Véronal (acido dietilbarbiturico) e veronale sodico.
Vetri d'ottica e da occhiali.
Vetture, carri e « tracteurs » di qualsiasi sistema.
Volframio (tungsteno): minerale, metallo, in tutte le forme e suoi composti.
Zinco: minerali, metallo puro od in lega, in qualsiasi forma e suoi composti.
Zolfo e piriti.
Zuccheri di qualsiasi specie, greggi, raffinati, canditi.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22, *ed ai controllori del materiale.*

---

## Comunicazioni.

### *Esclusione dalle gare.*

Con decreto 5 novembre 1915 n. 68 del ministro della guerra è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta Emilio Morandi di Roma, di cui è unico proprietario il sig. Emilio Morandi fu Tommaso, impiegato privato, domiciliato in Roma in via Urbana n. 20.

Con decreto 24 novembre 1915 del ministro della marina, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato l'ingegnere A. Enrico Pionzio di Genova.

---

**VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria**

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 5ª | Delegato | **Murri** Mario - Applic. Tecnico - Off. Veicoli Verona. | Rinunciatario. |
| 5ª | Id. | **Tellerani** Giovanni - Disegnatore - Uff. Costruz. Bologna. | Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Venezia. |
| 7ª | Id. | **Bellardi** Armando - Applicato - Uff. Contr. Prod. Verona. | Reduce dalle armi, riprende le funzioni di Delegato. |
| 7ª | Delegato supplente | **Ferro** Emanuele - Applicato - Div. Traz. Genova. | 22-10-15. Morto. |
| 11ª | Rappresentante supplente | **Fabretti** Alberto - Aiut. Applic. - Dep. Comb. Firenze C. M. | Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Bologna. |
| 11ª | Delegato supplente | **Seidenari** Guelfo - Applicato - Mag. Approvv. Bologna. | Richiamato alle armi. |
| 12ª | Delegato | **Mozzati** Roberto - Capo Sq. dei Mag. - Mag. Approvv. Torino Sm. | Richiamato alle armi. Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Cerano** Giuseppe. |
| 14ª | Delegato supplente | **Modica** Antonino - Capo Sq. Cantonieri - Sez. Lavori Palermo. | Già collocato fuori ruolo per servizio in Libia, viene riammesso alla Sez. Lav. Palermo. |
| 19ª | Rappresentante supplente | **Boddi** Ferruccio - Macchin. - Dep. Locom. Civitavecchia. | **Boddi** Ferruccio - Macchinista - Dep. Locom. Caltanissetta. |
| 21ª | Delegato supplente | **Polimene** Giovanni - Operaio 1ª cl. - Off. Locom. Taranto. | **Polimene** Giovanni - Operaio 1ª cl. - Off. Granili (Div. Veicoli Napoli). |
| 28ª | Id. | **Filippini** Giovanni - Applic. - Staz. Nervi. | **Filippini** Giovanni - Applic. - Staz. Cesio Brusche. |

| Categoria | CARICA | INDICAZIONI già portate nei Bollettini | *VARIAZIONI* |
|---|---|---|---|
| 33ª | Delegato | **Falcone** Nicola - Capo Sq. alle merci - Staz. Napoli Centrale. | **Falcone** Nicola - Capo Sq. alle merci - Staz. Capua. |
| 33ª | Delegato supplente | **Cavaterra** Guido - Capo Sq. alle merci - Staz. Napoli Centrale. | **Cavaterra** Guido - Capo Sq. alle merci - Staz. Cancello |
| 35ª | Delegato | **Lazzarini** Luigi - Manovr. - Staz. Bologna. | **Lazzarini** Luigi - Capo Sq. Manovr. - Staz. Bologna. |
| 36ª | Id. | **Neri** Orlando - Manovale - Staz. Bologna. | **Neri** Orlando - Manovratore - Staz. Bologna. |
| 36ª | Id. | **Viggiani** Giuseppe - Manov. - Pers. Viagg. Foggia. | **Viaggiani** Giuseppe - Manovale - Staz. Falconara. |
| 39ª | Rappresentante supplente | **Schiavelli** Alessandro - Guardafreno - Pers. Viaggiante Reggio C. | **Schiavelli** Alessandro - Conduttore - Pers. Viaggiante Reggio C. |
| 39ª | Delegato | **Dionisio** Michele - Frenatore - Pers. Viagg. Bari. | **Dionisio** Michele - Guardafreno - Pers. Viagg. Bari. |
| 41ª | Rappresentante supplente | **Di Gaetano** Giacinto - Operaio 3ª cl. - Div. Lavori (Linee Calabresi) Napoli. | **Di Gaetano** Giacinto - Operaio 3ª cl. - Sez. Paola. |

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(156212) - **Gentilini** Archimede - applicato Servizio Lavori - soldato di fanteria - morto il 4 ottobre 1915.

(137659) - **Vecchietti** Osiride - applicato Servizio Ragioneria - sottotenente di fanteria - morto il 23 ottobre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(151763) - **Ravagli** Alvaro - manovale Deposito combustibili - Genova B. - soldato di fanteria - morto l'11 settembre 1915.

(162120) - **De Pascale** Alfonso - frenatore in prova Deposito P. V. Salerno - soldato di fanteria - morto il 9 ottobre 1915.

**Guerrini** Anastasio - manovale avventizio . . . . . - soldato di fanteria - morto il 26 ottobre 1915.

(153021) - **Brilli** Eugenio - aiutante applicato in prova - Sezione Lavori Pisa - soldato di fanteria - morto il 1° novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(145537) - **Masacci** Antonio - manovale stazione Cervia - caporale maggiore del Genio - morto il 6 novembre 1915.

(80347) - **Dogliani** Giovanni - applicato principale Ufficio Legale Genova - sottotenente degli alpini - morto il 17 novembre 1915.

(VERDE)

**Circolare n. 11 (V M.).**

**Trasporti di collettame a g. v. durante il periodo delle feste natalizie e di capo d'anno.**

Per assicurare il regolare andamento dei trasporti di collettame a g. v. durante il periodo delle feste natalizie e di capo d'anno, si richiama alla scrupolosa osservanza delle disposizioni contenute nella Circolare 95-1912, ed a complemento delle medesime si prescrive quanto segue:

In estensione all'Ordine di servizio N. 318-1915, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 48, nelle domeniche cadenti nei giorni 19 e 26 dicembre 1915, pei soli trasporti a g. v. ed a p. v. a. cesserà la sospensione, non solo delle operazioni di riconsegna, ma anche di quelle di accettazione dei trasporti stessi.

Dal 15 al 31 dicembre, l'orario degli Uffici merci e quello di apertura e chiusura dei cancelli potrà essere anticipato e protratto oltre i limiti ordinari, in quelle stazioni che saranno designate dalle Divisioni del Movimento.

Si dovranno prevenire in tempo le imprese di facchinaggio perchè si mettano in grado di soddisfare con regolarità e speditezza alle eccezionali esigenze dei trasporti di cui si tratta, anche coll'aumento di personale.

Si dovranno altresì interessare le agenzie di città e le autorità daziarie a prestarsi per facilitare le operazioni di svincolo e di sdaziamento per la sollecita consegna delle merci ai destinatari.

Nel predisporre il programma di servizio per l'inoltro dei trasporti in parola, le Divisioni del Movimento dovranno prendere fra loro accordi per assicurare il regolare proseguimento dei trasporti stessi sulle linee dei Compartimenti limitrofi.

Dovrà in particolar modo curarsi che le merci caricate nei carri F1 vengano raggruppate per le singole destinazioni e che le squadre di trasbordatori provvisorie, eventualmente costituite per questi trasporti, siano munite degli attrezzi e degli stampati occorrenti per eseguire il lavoro di riordino loro affidato e per scritturare le operazioni di trasbordo effettuate.

Le disposizioni eccezionali pei trasporti di cui si tratta non dovranno essere attivate prima del 10 dicembre 1915, nè fatte cessare dopo il 10 gennaio 1916.

Le Divisioni del Movimento prenderanno accordi fra di loro per regolarne la progressiva attivazione dopo il 10 dicembre e la progressiva cessazione dopo il 25 dicembre.

A parziale modificazione della Circolare n. 95-1912, si avverte che le stazioni dovranno far richiesta ai Magazzini, nei modi d'uso, delle etichette mod. M-269 e M-273, da applicarsi sui colli e sui documenti dei trasporti da consegnarsi « a domicilio ».

Per quanto riguarda la formazione di carri misti a g. v. con carri destinati a stazioni della Divisione del Movimento di Venezia, si dànno le seguenti speciali disposizioni:

La stazione di Milano P. Vittoria metterà giornalmente in partenza i sotto indicati carri misti speciali a g. v., oltre quelli aventi altri numeri contrassegnati pure con Z, già in vigore; le stazioni della linea fino a Sommacampagna Sona, nel carico delle merci proprie, dovranno rispettare senza eccezione le funzioni degli itinerari stessi, e le squadre di manovali trasbordatori, prima di giungere a Verona, dovranno completare in modo analogo il riordino degli altri carri che hanno in consegna.

| Itinerario | Serve pel carico delle merci destinate alle stazioni | Stazione che ritira il carro | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|
| 2-Z | di Padova loco e delle linee secondarie colà affluenti. | Padova | Le merci per Ponte di Brenta, Dolo e Marano dovranno essere escluse dal normale 10-Z. |
| 2-Z *bis* | di Ponte di Brenta. Dolo, Marano e Mestre. | Mestre | |
| 3-Z | di Vicenza loco. | Vicenza | |
| 3-Z *bis* | oltre Vicenza fino Schio. | Schio | |
| 4-Z | di Verona P. V. | Verona P. V. | |
| 4-Z *bis* | oltre Verona P. V. verso Ala. | Ala | |
| 6-Z | oltre Treviso fino Portogruaro. | Portogruaro | |
| 6-Z *bis* | oltre Portogruaro verso San Giorgio di Nogaro. | S. Giorgio di Nogaro | |

Le stazioni che verranno indicate dalla Divisione del Movimento di Bologna formeranno, colle merci locali ed in transito dirette verso il Veneto, via Ferrara-Padova, i seguenti carri misti speciali a g. v., oltre quelli, aventi altri numeri contrassegnati pure con Z, già in vigore:

| Itinerario | SERVE PEL CARICO DELLE MERCI DESTINATE ALLE STAZIONI | Stazione che ritira il carro | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|
| 8-Z | oltre Mestre fino Portogruaro. | Portogruaro | |
| 8-Z *bis* | oltre Portogruaro verso San Giorgio di Nogaro. | S. Giorgio di Nogaro | |
| 14-Z | di Padova loco e delle linee secondarie colà affluenti. | Padova | |
| 14-Z *bis* | di Ponte di Brenta, Dolo, Marano e Mestre. | Mestre | |

La Divisione del Movimento di Venezia provvederà perchè al piano caricatore di trasborod esistente a Verona P. Nuova siano riordinati i carri misti a g. v. provenienti tanto dalla linea di Brescia, quanto dalla linea di Dossobuono, eventualmente non formati regolarmente.

Verona P. Vescovo retrocederà a Verona P. Nuova pel riordino i carri misti a g. v., la cui formazione non corrispondesse a quanto stabilito.

Verona P. N. curerà, perciò, se del caso, la formazione dei carri misti a g. v. contrassegnati con Z, prescritti per la stazione di Milano P. V., dovendosi evitare in modo assoluto che le stazioni di Vicenza, Treviso, Padova e Mestre debbano provvedere ad ulteriori operazioni di trasbordo.

La stazione di Verona P. N. notificherà prontamente alla Divisione del Movimento di Venezia tutti i casi di carri misti a g. v. giunti irregolarmente formati, e detta Divisione li comunicherà alle Divisioni interessate per la punizione dei responsabili.

Gli ispettori di riparto e i controllori del materiale e del traffico intensificheranno la sorveglianza sui treni merci raccoglitori

a g. v. e specialmente su quelli a lunghe percorrenze, affinchè resti assicurata ai medesimi una marcia regolare ed ai trasporti una sollecita resa a destino.

È inteso che le disposizioni generali, le condizioni di trasporto e le limitazioni della responsabilità dell'Amministrazione, contenute negli Ordini di servizio n. 301 e 318-1915, pubblicati nei Bollettini ufficiali n. 45 e 48, valgono anche pei trasporti contemplati dalla presente Circolare.

*Pei trasporti di doni natalizi diretti ai militari nella zona di guerra saranno impartite disposizioni particolari.*

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

*Il Direttore generale*

**R. DE CORNE'.**

lunghe percorrenze, affinchè
arcia regolare ed ai trasporti

rali, le condizioni di trasporto
dell'Amministrazione, conte-
318-1915, pubblicati nei Bol-
anche pei trasporti contem-

*etti ai militari nella zona di*
*particolari.*

*i* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18.
*teriale.*

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.

## Errata-corrige

—

**Regio decreto 21 novembre 1915, n. 1643** (Bollettino n. 48-1915).

A pag. 569 terz'ultima linea, della Parte prima, invece di « all'impossibile » leggasi « all'imponibile ».

**Albo d'onore dei morti per la patria** (Bollettino n. 45-1915).

A pag. 1116 della Parte seconda — Albo d'onore dei morti per la patria:

Cancellare dall'elenco il fuochista in prova - (160666) - Castelli Giuseppe.

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

*Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . . L. 1.00

*Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . » 3.00

**Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata**

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 50

16 DICEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

**Si pubblica il giovedì**

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



Roma, dicembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - O. 80.

**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata* :**



**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata* :**

*(Per memoria).*

**In appendice :**



**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :**

*(Per memoria).*

**di servizio, Circolari ed Istruzioni**



**ri *di durata determinata*:**



**ia:**

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 11 *novembre* 1915, *n.* 1658, *contenente disposizioni per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, durante la guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta la necessità di facilitare la regolare esecuzione delle opere pubbliche per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni nel presente periodo di guerra;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'ammontare delle rate d'acconto stabilite nei capitolati speciali d'appalto potrà, su domanda delle imprese, essere ridotto ad un terzo senza preventivo parere del Consiglio di Stato.

Tale limite non dovrà però essere inferiore a lire 2000 nette da ogni ritenuta.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 dicembre 1915, n. 291.

Art. 2.

Il limite entro il quale per l'art. 30 della legge 17 luglio 1910, n. 511, è data facoltà alle Amministrazioni, di prevenire o troncare liti, qualunque sia l'oggetto della controversia e per l'art. 31 della stessa legge di riconoscere se siano, in tutto o in parte, inapplicabili le clausole penali a carico di fornitori od appaltatori senza il preventivo parere del Consiglio di Stato, è elevato rispettivamente a L. 8000 e L. 2000.

Art. 3.

Per i lavori che importino nel loro complesso, secondo le risultanze del conto finale, una spesa non superiore alle L. 20,000, si potrà prescindere dall'atto formale di collaudo, che sarà sostituito da un certificato dell'ingegnere direttore, vistato dall'ingegnere capo del genio civile, che ne attesti la regolare esecuzione.

Art. 4.

Per i lavori d'importo superiore a L. 20,000 il periodo di tempo fissato dai capitolati speciali per le operazioni di collaudo potrà, su domanda dell'impresa, essere abbreviato di un terzo senza preventivo avviso del Consiglio di Stato quando, secondo il concorde parere dell'ingegnere capo e dell'ispettore compartimentale, nessun nocumento sia per derivare alla Amministrazione.

Art. 5.

È consentito all'Amministrazione di disporre la restituzione totale o parziale della cauzione, a favore delle imprese che ne facciano domanda, subito dopo compiute le operazioni di collaudo, semprechè non siano stati presentati reclami in seguito agli avvisi pubblicati ai sensi e per gli effetti dell'art. 360 della legge sui lavori pubblici.

Art. 6.

Le disposizioni di cui al decreto Reale 1° settembre 1914, n. 920, prorogato fino al 31 dicembre 1915 con il decreto Reale 1° aprile 1915, n. 426, avranno vigore sino al 30 giugno 1916, in quanto non siano in opposizione col presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto, che avrà effetto fino al 30 giugno 1916, entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 14 *novembre* 1915, *n.* 1656, *col quale viene prorogata al* 30 *giugno* 1917 *l'efficacia delle disposizioni contenute nelle leggi* 16 *e* 20 *dicembre* 1914, *n.* 1354 *e n.* 1384, *sui provvedimenti tributari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
**Luogotenente Generale di Sua Maestà**
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 16 dicembre 1914, n. 1354, recante aumenti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 novembre 1915, n. 291.

alle imposte dirette e a talune tasse sugli affari da applicarsi limitatamente al 30 giugno 1916;

Vista la legge 20 dicembre 1914, n. 1384, che proroga al 30 giugno 1916 le disposizioni emanate in materia di imposte dirette, di tasse sugli affari e di diritti doganali in virtù della delegazione di poteri conferita al Governo colla legge 19 luglio 1914, n. 694;

Ritenuta la necessità di prorogare a tutto il 30 giugno 1917 le disposizioni contenute nei sopracitati provvedimenti e la urgenza di farlo senza ritardo per la formazione e la esecutorietà dei ruoli delle imposte;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È prorogata al 30 giugno 1917 l'efficacia delle disposizioni contenute nelle leggi 16 e 20 dicembre 1914, nn. 1354 e 1384, portanti provvedimenti tributari.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

**Decreto-legge Luogotenenziale 14** ***novembre*** **1915,** ***n.*** **1657,** ***col quale si apportano modificazioni al testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto*** **17** ***febbraio*** **1884,** ***n.*** **2016** (***serie*** 3ª) (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il testo unico di legge 17 febbraio 1884, n. 2016, per l'amministrazione del patrimonio e la contabilità generale dello Stato;

Ritenuta la necessità di semplificare i servizi delle varie Amministrazioni dello Stato, tra i quali quelli relativi alle spese che si pagano sopra ruoli e alla emissione di buoni sopra mandati a disposizione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

### Art. 1.

Negli appresso indicati articoli del testo unico di legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con decreto Reale 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª), sono introdotte le seguenti variazioni ed aggiunte:

Art. 22. — Nel primo comma sono soppresse le parole « provvede al pagamento delle spese fisse ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 novembre 1915, n. 291.

Art. 48. — Nel primo comma sono soppresse le parole « a matrice ».

Art. 55. — Al primo comma è sostituito il seguente: « Il pagamento delle spese fisse, cioè degli stipendi degli impiegati, delle pensioni, dei fitti e di altre simili d'importo e scadenza determinati, può eseguirsi sopra ruoli; colla guida dei quali ne viene disposto il pagamento nel limite di somma e alle scadenze indicate nei ruoli stessi. I ruoli per le pensioni sono emessi dal ministro del tesoro in base al decreto della Corte dei conti che assegna la pensione. Quelli delle altre spese fisse sono emessi dai ministri competenti e, rivestiti delle formalità dei mandati, sono inviati alla Corte dei conti per la registrazione. Il regolamento determina i modi da seguire nella esecuzione dei pagamenti d'ogni specie di spesa fissa ».

Art. 57. — Nel primo comma sono soppresse le parole « ruoli di spese fisse ».

Art. 58. — È aggiunto il seguente comma: « Sono pure sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti, col beneficio di cui al capoverso dell'art. 67 della presente legge, tutti gli ordinatori secondari di spese fisse, compresi i capi delle magistrature, personalmente responsabili dell'esattezza delle liquidazioni delle spese e dei relativi ordini di pagamento, nonchè della regolarità dei documenti e degli atti presentati dai creditori ».

Art. 2.

Le disposizioni del precedente articolo andranno in vigore a decorrere dal 1° luglio 1916 e nel frattempo saranno emanate le nuove norme regolamentari riguardanti il servizio delle spese fisse.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 novembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 29 *novembre* 1915, *relativo alle gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310 concernente le gratificazioni (dividendo) da accordarsi al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza dell'economie conseguite sulle spese di personale;

Visto il decreto ministeriale 2 dicembre 1912;

Vista la deliberazione 12 novembre 1915 del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

In via transitoria, anche per l'esercizio 1914-15, il dividendo sarà ripartito fra il personale in proporzione dell'ammontare complessivo dello stipendio o della paga, aumentato del soprassoldo di cui l'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310, tenuto conto dei

punti di merito a ciascuno assegnati e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio d'amministrazione.

Dato a Roma, lì 29 novembre 1915.

*Il Ministro*

CIUFFELLI.

DECRETO 5 *dicembre* 1915 *del Ministro della marina che costituisce, per la durata della guerra, una Commissione per il porto di Livorno.*

IL MINISTRO

Presi accordi con i Ministeri dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle finanze e dell'interno;

Visto che nelle attuali contingenze della guerra si è riconosciuta l'opportunità di avviare al porto di Livorno gran parte dei carichi di derrate e materiali che periodicamente giungono per via di mare per conto dello Stato;

Ritenuta la necessità di adottare speciali provvidenze intese a far fronte a siffatte eccezionali contingenze;

DECRETA

Per la durata della guerra è costituita a Livorno una Commissione composta come appresso:

Capitano del porto, *Presidente;*
Ingegnere capo del Genio civile, *Membro;*
Capo divisione compartimentale del movimento delle ferrovie, *id.;*
Direttore della dogana, *id.;*
Presidente della Camera di commercio, *id.;*
Rappresentante della Prefettura, *id.;*
Rappresentante del Municipio, *id.;*

allo scopo di prendere gli accordi necessari per coordinare e disciplinare il traffico nel porto, lo sbarco e lo imbarco delle merci, il loro deposito e l'inoltro in magazzini interni od a destinazione.

Roma, li 5 dicembre 1915.

SALANDRA — CORSI — CIUFFELLI —
CAVASOLA — DANEO.

DECRETO MINISTERIALE 11 *dicembre* 1915, *che nomina il Capo servizio principale ing. comm. Francesco De Roberto membro del Consiglio generale del traffico.*

## IL MINISTRO
### SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 429 del 7 luglio 1907 e l'art. 1° del R. decreto 728 del 28 giugno 1912;
Su designazione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato:

DECRETA:

In sostituzione del defunto Ispettore superiore comm. ing. Ferdinando SAMUELLI, è chiamato a far parte del Consiglio generale

del traffico, quale rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il sig. comm. ing. Francesco De Roberto, Capo servizio principale del Movimento.

Roma, addì 11 dicembre 1915.

*Il Ministro*
Ciuffelli.

# COMUNICATO

Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio d'amministrazione ha approvato nella somma di L. 2,061,501 l'importo delle gratificazioni (dividendo), da ripartirsi fra il personale in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale nell'anno finanziario 1914-15 (art. 3, legge 13 aprile 1911, n. 310).

Il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto 29 novembre 1915, ha disposto che, anche per il 1914-15, il dividendo sia, in via transitoria, ripartito, come nei decorsi anni finanziari, in proporzione dell'ammontare dello stipendio o della paga, aumentato del soprassoldo della legge 13 aprile 1911, n. 310, tenuto conto dei punti di merito a ciascuno assegnati e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio d'amministrazione.

Il Consiglio d'amministrazione ha, a sua volta, deliberato che le gratificazioni siano, come nei precedenti anni finanziari, distribuite fra gli agenti che hanno conseguito non meno di 76 punti di merito e che siano graduate in modo da assegnare una quota a chi ha riportato 76 punti, aumentando, in proporzione dei punti, fino ad assegnare tre quote a chi ha riportato il massimo di 120 punti.

## Ordine di servizio n. 327. (M. C. S.).

### Trasporti in carri aperti senza copertone. - Trasporti di esplosivi.

(Vedi Ordine di servizio n. 100, Ordine generale n. 5 e Ordine di servizio n. 301-1915).

In conseguenza della grande quantità di carri chiusi e di copertoni che è richiesta per le esigenze della guerra ed allo scopo di agevolare il soddisfacimento delle domande del pubblico, in applicazione dell'art. 1 del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672 e punto 7° dell'Ordine di servizio n. 301-1915, si stabilisce quanto segue:

I. - Merci non comprese nell'allegato 9 delle Tariffe. — Oltre alle merci elencate nell'allegato 10 delle Tariffe, saranno caricate in carri aperti senza copertone quelle qui di seguito nominate le quali comprendono anche quelle già contemplate nel R. decreto 18 marzo 1915, n. 317. (Ordine di servizio n. 100-1915).

1. - Acciaio, ferro, ghisa, ottone, piombo, rame, stagno, zinco, ecc., in pani, lastre, piastre, verghe, tubi, chiodi, bolloni, viti ed altri lavori.
2. - Argani, carrucole, puleggie d'ogni specie.
3. - Attrezzi rurali nuovi d'ogni specie.
4. - Banchi di legno ordinario per uso delle scuole.
5. - Camini ed altri lavori di terra refrattaria.
6. - Campeggio in tronchi od in scheggie.
7. - Canne d'India.
8. - Carube.
9. - Ceneraccio.
10. - Copertoni di tela anche incerati od incatramati.
11. - Cordami e funami di canapa, di lino, di stoppa e di altri vegetali filamentosi.
12. - Corna di bue, di bufalo, di montone e simili, prive dell'anima o del nocciolo.

13. - Giunchi greggi non nominati in fasci.

14. - Grés (lavori di).

15. - Imballaggi vuoti nuovi e usati d'ogni specie.

16. - Involucri di paglia per bottiglie.

17. - Isolatori per linee telegrafiche e telefoniche.

18. - Lana lavata in balle.

19. - Lana meccanica ricavata dagli stracci.

20. - Latrine.

21. - Legno preparato per pasta da carta.

22. - Linoleum.

23. - Liquidi in botti, barili, damigiane, in fiaschi e bottiglie riposti in casse, e in altri recipienti.

24. - Lolla anche macinata (prima veste del riso e di altri cereali).

25. - Macchine, meccanismi e veicoli smontati.

26. - Marmo in lastre, tavole ed altri lavori.

27. - Melasso.

28. - Noccioli d'olive anche infranti e parte legnosa della sansa d'olive.

29. - Ossa gregge scarnate e sgrassate.

30. - Panelli per alimentazione del bestiame.

31. - Pasta di legno, di paglia, di stracci, ecc., per carta.

32. - Penne di pollame in natura miste per lavori e per concime.

33. - Penne di pollame sucide, per concime.

34. - Piante vive non da seme.

35. - Pietre coti fini per affilare, pietre levigate ed arruotate, litografiche e simili.

36. - Pirolignati o acetati greggi d'allumina, di calce, di ferro, di piombo ed altri non nominati.

37. - Quadrelli e simili lavori di legno per pavimento.

38. - Recipienti vuoti nuovi ed usati.

39. - Residui di membrane e di grascie risultanti dal sego, come grattoni, grasselli e ciccioli.

40. - Ritagli di sughero, uniti insieme con calce, catrame o con altro, in mattoni ed in forme per rivestimento di tubazioni a vapore, d'acqua, ecc.

41. - Salaccio (residuo delle raffinerie dei nitri).

42. - Salamoia in barili (soluzione satura di sale).

43. - Sansa (residuo di olive) esausta d'olio, vergine, essicata o macinata.

44. - Tartaro grezzo ossia gruma di botti.

45. - Tavole isolatrici di gesso, per costruzioni, formate di canne palustri cementate con gesso.

46. - Tela incatramata.

47. - Telai di canne palustri, anche con bordo di legno.

48. - Telai di legno.

49. - Terrecotte e terraglie in casse.

50. - Unghie e unghioni d'animali, vuote o pulite, cioè prive dell'anima o del nocciolo.

51. - Vetro macinato.

II. - Merci comprese nell'allegato 9 delle tariffe. — Le merci della categoria 1ª (escluse le pelli fresche salate od insalamoiate, le budella fresche e salate, il carniccio fresco od incalcinato e le vesciche fresche e salate) saranno caricate in carri aperti con copertone o telone fornito dallo speditore od anche senza tale protezione.

*Saranno caricate in carri aperti senza copertone*:

*a) le seguenti merci della categoria* 4ª: saggina per scope, scorze d'albero secche, torba sciolta o in tritumi, stracci non allo stato umido e non intrisi di sostanze grasse, trebbia o antropogo, vimini in fasci, stuoie di giunchi;

*b) tutte le merci della categoria* 5ª, *gruppo* 1°, escluse le materie combustibili intrise di zolfo, di resina o d'altro (pasta per accensione, torcie a vento ecc.).

Dette merci devono essere condizionate in barili, damigiane, stagnoni, bidoni, fusti, latte ed altri recipienti sufficientemente robusti ed a perfetta tenuta.

*c) le sue indicate merci della categoria* 4ª *presentate allo stato umido e cioè appartenenti al gruppo* 1° *della categoria* 6ª.

La condizionatura delle merci così spedite deve essere tale da permettere che l'aria circoli liberamente entro i colli; in caso contrario il trasporto non dovrà essere accettato.

*d) le merci del gruppo* 2° *della categoria* 6ª.

La condizionatura di queste merci deve essere impermeabile all'aria; in caso contrario il trasporto non dovrà essere accettato.

*e) le merci della categoria 8ª.*

Se l'imballaggio consiste in recipienti di vetro, sarà ammesso soltanto se i recipienti sono rivestiti di paglia e sono riposti in casse o ceste, provviste di coperchio e di maniglie, come è prescritto per le merci della categoria 9ª.

*f) le merci della categoria 9ª.*

Per le spedizioni di esplosivi in dettaglio, formate da più colli, non sarà obbligatorio l'involto impermeabile, quando l'imballaggio sia convenientemente rinforzato con robusto involucro di tela incerata o di carta tela impermeabile.

Resta inteso che le prescrizioni di cui sopra riguardanti merci comprese nelle diverse categorie dell'allegato 9 delle Tariffe sono estese anche alle relative merci assimilate, segnate in corsivo nel prospetto sinottico delle materie pericolose e nocive, costituente l'allegato *A* all' « Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 delle Tariffe » ed alle « Norme per il trasporto delle materie pericolose e nocive ».

Per le merci predette per le quali viene stabilito l'uso del carro aperto (escluse quelle nominate nell'allegato 10 delle Tariffe) potranno tuttavia essere forniti carri chiusi ogni qualvolta ve ne siano di eccedenti in stazione, i trasporti siano diretti a località verso le quali debbansi inviare carri chiusi in concentramento e non vi si oppongano disposizioni degli Uffici di ripartizione.

I copertoni non saranno mai forniti a nolo, neppure a protezione di merci dell'allegato 9 delle Tariffe e neppure per avviluppare gli esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, al che dovrà provvedere lo speditore, con tele impermeabili o con altro mezzo idoneo. Nella scelta e visita dei carri da utilizzarsi pel trasporto di esplosivi, le stazioni dovranno attenersi rigorosamente alle prescrizioni stabilite dall'art. 8 punto 9 dell' « Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle Tariffe » e dall'art. 7 punto 8 delle « Norme per il trasporto delle materie pericolose e nocive ».

I copertoni saranno concessi soltanto a protezione di merci per le quali resta ancora in vigore l'uso del carro aperto con copertone.

Per tutte le altre merci il copertone non sarà mai accordato, e le stazioni avranno cura di far presente agli speditori l'opportunità che provvedano essi stessi a proteggere i loro trasporti, sia con imballaggi più accurati, sia con copertoni, teloni, reti ed altri mezzi che valgano ad assicurare, anche solo virtualmente, l'integrità del carico. In applicazione dell'art. 115 delle Tariffe, siffatti attrezzi verranno trasportati gratuitamente anche nel viaggio di ritorno.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 328. (S).

### Biglietti di servizio e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto.

Per l'anno 1916 le carte di libera circolazione serie A e At e i biglietti permanenti di compartimento riservato portano l'indicazione del millesimo in *rosso*. Le carte serie A e At, con validità limitata nella percorrenza o nella durata, hanno una striscia diagonale color *rosa*.

I biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio, i biglietti gratuiti e a prezzo ridotto, serie B e C, e i buoni bagaglio portano l'indicazione del millesimo 1916.

Le carte di libera circolazione serie A ed i biglietti di semplice corsa serie B e C continuano ad essere distinti in due tipi, l'uno portante un bordo rosso, l'altro senza bordo.

Le carte e i biglietti *col bordo rosso* si rilasciano soltanto al personale delle ferrovie dello Stato, al personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in attività di servizio, e alle persone di famiglia del primo e secondo gruppo.

Le carte e i biglietti *senza il bordo rosso* si rilasciano a tutte le altre categorie di persone, previste dalle disposizioni in vigore.

I biglietti serie Ab, Ao e Ap di nuova fornitura non portano più il bordo rosso. Le scorte esistenti dei biglietti stessi, con il bordo rosso, debbono tuttavia essere utilizzate fino ad esaurimento.

I biglietti serie Bs hanno il bordo rosso.

Per il rilascio dei biglietti serie Ao, Ap e Bs restano invariate le disposizioni di cui all'ordine di servzio N. 419-1913.

Per i serie Ab, invece, è stato istituito un nuovo tipo di biglietto che sarà messo in uso, dopo esaurite le scorte esistenti. Il detto tipo di serie Ab, pur essendo valevole sempre per un solo agente, dà modo di sostituire le generalità del titolare, quando quest'ultimo, prima della scadenza del biglietto, sia stato rimpiazzato da altro agente. Le generalità del nuovo agente debbono essere indicate dall'Ufficio dal quale il medesimo dipende e convalidate dal rispettivo Capo Divisione. Per tali sostituzioni sono stati istituiti appositi spazi nelle pagine interne del biglietto.

I biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia, di modello 1915, sono validi, fino a nuove disposizioni, anche per l'anno 1916.

Per le nuove concessioni dei su indicati biglietti che potranno essere ammesse durante l'anno 1916, verranno adoperati i nuovi modelli dei biglietti medesimi impressi rispettivamente su cartoncini di colore celeste e giallo-cromo e portanti il millesimo 1916.

I fascicoli di biglietti serie *B* e *C* e quelli di buoni bagaglio in corso d'uso o intatti al 31 dicembre 1915 debbono, senza eccezione, essere spediti, entro il 31 gennaio 1916 con mod. S-17 e debitamente elencati, al Controllo prodotti (Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli) di Firenze.

*Le concessioni di viaggio ai giornalisti* continuano pel 1916 con le modalità stabilite dal paragrafo 2° dell'ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista hanno il fondo color nocciuola e portano in alto stampato in inchiostro nero il millesimo 1916.

I biglietti speciali a riduzione del 75% serie *D*, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di andata e ritorno, sono contraddistinti da due diagonali azzurre che s'intersecano, tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo, dal millesimo 1916 nel centro del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1916.

*Da distribuirsi agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

---

**Circolare n. 90.** (R.).

**Norme per l'applicazione e per la contabilizzazione del contributo del centesimo di guerra.**

In applicazione del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 48-1915, col giorno 15 dicembre 1915, a termini del 2° comma dell'art. 1° dell'allegato *A* al decreto medesimo, sono soggette al contributo straordinario di un centesimo per lira tutte le somme pagate dall'Amministrazione posteriormente al 14 dicembre 1915, compresi i redditi relativi a stipendi, pensioni ed assegni.

In relazione ai criteri adottati dal Ministero delle finanze (Direzione generale delle imposte dirette) in ordine alla determinazione del reddito sul quale dovrà gravare il contributo e sul momento della applicazione del medesimo, si dovrà tener presente che la determinazione del reddito imponibile, allorchè trattisi di stipendi, assegni personali e pensioni, sarà limitata ai 15/40 della somma dovuta, al lordo da ogni e qualsiasi imposta e ritenuta che non sia quella da farsi a favore del fondo pensioni e sussidi, dell'Opera di previdenza e delle eventuali multe.

Per gli stipendi, gli assegni personali e le pensioni l'applicazione del contributo dovrà essere fatta sul reddito imponibile, come sopra determinato in base all'aliquota di 0,375 per cento, il giorno

della disposizione di pagamento, anche per le rate maturate anteriormente al 15 dicembre 1915, sempre quando il corrispondente ordinativo venga emesso dal 15 dicembre 1915 in poi.

Il contributo colpisce gli stipendi, assegni personali fissi e mensili, le pensioni e le mercedi rispettivamente dovute ad impiegati di ruolo, straordinari, pensionati ed operai, quando la paga di questi ultimi, con l'aggiunta del soprassoldo di legge, superi le lire 3,50 al giorno.

Per i pagamenti ai terzi, il contributo di cui è parola si applica sopra l'ammontare lordo dei mandati emessi posteriormente al 14 dicembre 1915, a favore dei creditori dell'Amministrazione o, per essi, agli aventi causa (procuratori, cessionari, assegnatari ecc.).

Tutti i mandati ed i ruoli giacenti sia presso le Ragionerie, sia presso le Casse, Stazioni od Uffici, dovranno essere pagati anche dopo il 15 dicembre 1915, senza l'applicazione del nuovo contributo, sempre quando la data della rispettiva emissione risulti anteriore all'epoca suddetta.

Alle esclusioni dal contributo stabilite dall'art. 2 del R. decreto sovracitato, sono, nei riguardi dell'Amministrazione ferroviaria, da aggiungersi le seguenti:

*a*) gli ordini di rimborso emessi dai controlli, compresi quelli per rimborsi concessionali;

*b*) i mandati di rimborso di assegno;

*c*) le erogazioni delle ritenute per cessioni;

*d*) le indennità d'infortunio;

*e*) i rimborsi del fondo garanzia massa vestiario;

*f*) i rimborsi del fondo garanzia cessioni;

*g*) le anticipazioni al personale.

Per le somme pagate mediante regolare mandato diretto, il contributo corrispondente dell'1 per cento sarà da ritenersi e da accreditarsi direttamente al conto di entrata 111 *bis*, partitario 333 *ter*.

Per i pagamenti che non vengono effettuati in base a mandati, ma in forma speciale, come per esempio;

pagamenti in base a mandati a disposizione;
» in base a mandati di anticipazione;
» per piccole spese di ufficio e delle stazioni;
» per indennizzi;
» alle imprese di facchinaggio;
» ai cottimisti per prestazioni e lavori;
» agli avventizi con Mod. R. 94, per le paghe tassabili e per altri titoli eventuali, la quietanza dovrà essere ritirata per l'importo al netto del contributo di guerra, facendovi riferimento con annotazione « al netto del contributo di guerra 1% in lire . . . . . ».

Gli Uffici e le Ragionerie, secondo competenza, addebiteranno i conti di ragione degli importi lordi, dando credito al conto **111** *bis* partitario 333 *ter* dell'importo dei contributi.

Raccomandasi ai Servizi interessati di richiamare l'attenzione dei funzionari dipendenti, titolari dei mandati a disposizione, di anticipazione e dei fondi scorta, sulle disposizioni di cui sopra, perchè abbiano a praticare la stabilita ritenuta del contributo.

---

**Circolare n. 91.** (M.).

**Corrispondenza telegrafica.**

È stato rilevato con vivo rammarico che malgrado le ripetute raccomandazioni di contenere nei giusti limiti del necessario lo scambio della corrispondenza per mezzo del telegrafo, questa tende sempre ad aumentare in modo impressionante e che si continua a valersi del telegrafo senza misura e senza tener presente la buona regola di ricorrere alle comunicazioni per filo soltanto in casi di assoluta necessità.

Con riferimento quindi ai precedenti ripetuti richiami fatti sull'argomento, nell'intento di far cessare l'attuale deplorevole stato di cose, devo in modo formale invitare tutti i funzionari ed agenti autorizzati ad emettere telegrammi di servizio a tenere sempre presente:

*a*) di non ricorrere alla corrispondenza a mezzo del telegrafo se non nei casi in cui ciò sia indispensabile e di valersi per quelle comunicazioni urgenti che possono raggiungere ugualmente lo scopo senza ricorrere alla trasmissione per filo, dei telegrammi epistolari da spedirsi come corrispondenza urgente. A questo mezzo d'invio debbono attenersi in particolare gli Uffici centrali, divisionali e distaccati per quei telegrammi che, emessi in fine della giornata, possono essere spediti senza ingerenza degli uffici telegrafici coi convogli notturni e raggiungere la loro destinazione nelle ore antimeridiane del giorno successivo;

*b*) di curare nella compilazione dei telegrammi da trasmettersi per filo la massima concisione e chiarezza evitando frasi e parole di ossequio;

*c*) di non dichiarare urgenti od urgentissimi i telegrammi che non sono effettivamente tali.

Avverto in pari tempo che ho incaricato il Servizio Movimento di intensificare a mezzo dei propri funzionari il controllo della corrispondenza telegrafica e di procedere alla tassazione dei telegrammi — qualunque sia il grado e la qualifica del mittente — che risultassero superflui o che contenessero delle comunicazioni che avrebbero potuto aver corso in tempo utile a mezzo di lettera ordinaria o di telegramma epistolare da inviarsi con treno prestabilito.

Analogo provvedimento ho disposto che venga preso pei telegrammi prolissi e per quelli a più indirizzi che non rivestano per qualche destinatario le caratteristiche di assoluta urgenza sopra ricordate.

---

## Circolare N. 92 (M. e V.).

**Carri austriaci, ungheresi e germanici.**

1° - Ai carri appartenenti ad Amministrazioni ferroviarie austriache, ungheresi o germaniche rimasti sulle nostre linee, ven-

gono applicati: la sigla F. S. Italia, l'indicazione della serie corrispondente a quella alla quale sono assegnati i carri F. S. di tipo simile, ed un numero di servizio speciale formato da 6 cifre, la prima delle quali è sempre 0 e le altre sono le prime 5 cifre dei gruppi di numeri assegnati alle singole serie di carri a scartamento normale di proprietà delle F. S. Sono assegnati numeri con centinaia pari a quelli con freno a vite, e numeri con centinaia dispari a quelli sprovvisti di freno a vite.

Inoltre vengono tradotte in lingua italiana le iscrizioni relative alla tara, portata, capacità, distanza fra le sale estreme, ecc., e viene applicata l'iscrizione « *Escluso dal servizio internazionale* ».

Le iscrizioni preesistenti vengono cancellate, eccezione fatta per quelle concernenti l'Amministrazione estera proprietaria od immatricolante ed il numero di servizio, le quali vengono soltanto barrate.

2° - I carri austriaci, ungheresi e germanici, sia che portino ancora integralmente le loro scritte originali, sia che portino le nuove scritte di cui al punto precedente, *non debbono per nessun motivo uscire dal territorio del Regno.*

Debbono quindi essere utilizzati esclusivamente pei trasporti in servizio interno o cumulativo italiano, ed è vietato in modo assoluto di utilizzarli per trasporti diretti all'estero, nonchè per trasporti diretti a Modane od a Chiasso (anche se effettuati con lettera di porto del servizio interno) trattandosi di stazioni situate in territorio estero.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Circolare n. 93. (C.).

## Tassazione degli accenditori per scaldarancio.

Per l'effetto dell'art. 62 delle tariffe, gli accenditori per scaldarancio (strisce di carta, per lo più di giornali, ripiegata a più

doppi, intrisa di materia grassa ed arrotolata su sè stessa) sono da tassare con i prezzi della classe 6ª e della tariffa speciale N. 122-A.

Per le condizioni del trasporto sono da ascriversi alla categoria 5ª dell'allegato N. 9 delle tariffe.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Circolare n. 94. (C. M.).

### Trasporti militari per licenze collettive.

(Vedi circolare n. 88-1915).

Oltre le licenze individuali ai militari residenti nella zona di guerra, di cui tratta la Circolare n. 88, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 49-1915, saranno concesse durante la stagione invernale delle licenze collettive, a turno, secondo speciali disposizioni del Comando supremo dell'esercito.

Per i viaggi dei militari che godranno di tali licenze collettive è previsto un apposito programma di tradotte e sarà rilasciato agli interessati uno speciale « *foglio di licenza* », stampato in carta di colore diverso (bianco, rosa, verde, giallo o grigio) a seconda degli itinerari, valido per eseguire il viaggio gratuito di andata e di ritorno alle condizioni del paragrafo 120 del « Regolamento pei Trasporti Militari », senza cioè rilascio di biglietto da parte delle stazioni.

I militari — compresi gli ufficiali inferiori fino al grado di capitano — che saranno muniti del suddetto foglio di licenza, dovranno, sulle linee percorse dalle tradotte, viaggiare esclusivamente con queste, e solo sulle altre linee non percorse da tradotte potranno prender posto nei treni ordinari — Gli ufficiali superiori, sino al grado di primo capitano compreso, sono invece ammessi in ogni caso nei treni ordinari.

Sui piroscafi postali delle linee di navigazione dello Stato il trasporto continuerà ad aver luogo in conto corrente, verso presentazione degli *scontrini B rosa,* anche durante il periodo delle licenze collettive.

---

Il foglio di licenza non dà diritto ai militari al trasporto gratuito del bagaglio; però nei viaggi di ritorno sarà concesso agli uomini di truppa di portare seco piccoli involti, purchè di dimensioni tali da non recar disturbo nelle carrozze.

Gli ufficiali dovranno ridurre il loro bagaglio al minimo possibile.

Resta quindi inteso che le disposizioni della precedente Circolare n. 88 non sono applicabili ai viaggi dei militari che saranno muniti dei « *fogli di licenza* » predetti.

*Da distribuirsi agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 17 *e* 22.

---

**Comunicazioni.**

*Esclusione dalle gare.* — Con i decreti sottoindicati dei ministri della marina e della guerra, sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, le seguenti Ditte:

*Decreto* 26 *novembre* 1915, (*ministro della marina*). — Ditta Venocchio di Brescia.

*Decreto* 13 *novembre* 1915, *n.* 72 *bis* (*ministro della guerra*). — Ditta D'Angelo e C. di cui sono proprietari D'Angelo Francesco di Vincenzo nato a Civitella d'Antino, negoziante di tessuti, domiciliato in Roma, via Polacchi 32 e Moscati Adamo fu Samuele, nato a Urbino, negoziante di chincaglierie, domiciliato in Roma, via Cavour 67.

*Decreto* 17 *novembre* 1915, *n.* 75 (*ministro della guerra*). — Ditta Pietro Bonanno di Torino di cui è unico proprietario Bonanno Pietro fu Francesco di Palermo, domiciliato in Torino, Corso Principe Oddone 63, rappresentante di commercio.

*Decreto* 24 *novembre* 1915, *n.* 77 (*ministro della guerra*). — Ditta F.lli Bossi di cui sono proprietari Bossi Mario e Carlo di Giuseppe, domiciliati in Varese, industriali in articoli da viaggio.

*Il Direttore generale*
R. DE CORNE'.

## Errata-corrige

—

**Ordine di servizio n. 318.** (Bollettino ufficiale n. 48-1915).

Invece di « Vedi ordine di servizio n. 5) 301-191 » riportato per errore tipografico, leggasi « Vedi ordine di servizio n. *301-1915* ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

| | |
|---|---|
| *Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari* . . . . . . | *L.* 4.00 |
| *Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti* . . . . . . . . . . . . . . . | » 8.00 |

**Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata**

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione*

ANNO VIII - N. 51

23 DICEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



Roma, dicembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**

*(Per memoria)*.

**In appendice:**



**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *novembre* 1915, *n.* 1755, *che estende nel Regno ai sudditi dell'Impero ottomano le disposizioni degli articoli* 1 *e* 2 *del decreto Luogotenenziale* 24 *giugno* 1915, *n.* 902, *col quale vennero dichiarate inefficaci le vendite immobiliari, e vietato l'esercizio delle azioni giudiziarie ed altre operazioni ai sudditi dell'Impero austro-ungarico* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia, giustizia e dei culti, di concerto col ministro delle colonie;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni degli articoli 1 e 2 del decreto Luogotenenziale 24 giugno 1915, n. 902, col quale si dichiarano inefficaci le vendite immobiliari e si vieta lo esercizio delle azioni giudiziarie ed altre operazioni ai sudditi dell'Impero austro-ungarico, sono estese nel Regno ai sudditi dell'Impero ottomano, a partire da 21 agosto 1915.

---

**(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 dicembre 1915, n. 309.**

Le stesse disposizioni potranno essere estese ai sudditi ottomani nelle colonie con decreto dei governatori, previa autorizzazione del ministro delle colonie.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

**Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.**

Dato a Roma, addì 25 novembre 1915.

**TOMASO DI SAVOIA.**

SALANDRA — ORLANDO — MARTINI.

**Visto, il *guardasigilli*: ORLANDO.**

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *dicembre* 1915, *n.* 1731, *col quale viene costituito temporaneamente un Comitato speciale per regolare l'accosto e lo scarico dei piroscafi e lo assegno dei carri ferroviari nel porto di Genova* (1).

**TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA**
**Luogotenente Generale di Sua Maestà**
**VITTORIO EMANUELE III**
**PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE**
**RE D'ITALIA**

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari durante la guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 13 dicembre 1915, n. 303.

Considerata l'opportunità di regolare le richieste delle autorità militari e civili per l'accosto e lo scarico dei piroscafi e per lo assegno dei carri ferroviari nel porto di Genova, in guisa da conciliare le esigenze della guerra e dei pubblici servizi con quelle del commercio libero;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri dell'interno, della guerra, della marina e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Presso il Consorzio autonomo del porto di Genova è costituito temporaneamente un Comitato speciale con incarico di pronunciarsi sulle richieste presentate dalle autorità militari e civili, per accosti privilegiati e scarico di piroscafi e per assegni speciali dei carri ferroviari.

Il Comitato è composto dal presidente del Consorzio, da un ufficiale superiore dell'esercito, delegato dal Ministero della guerra e da un funzionario delegato dal Ministero dell'interno.

Le decisioni del Comitato sono inappellabili.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella « Gazzetta ufficiale ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — ZUPELLI — CORSI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *dicembre* 1915, *n.* 1737, *portante provvedimenti per regolarizzare il movimento nel porto di Genova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari durante la guerra;
Ritenuta la necessità di regolare il movimento del porto di Genova nell'attuale periodo di eccezionale affluenza, in modo corrispondente alla potenzialità degli impianti marittimi e ferroviari;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la marina, di concerto con gli altri ministri interessati;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È data facoltà al ministro della marina od ai suoi delegati di ordinare che le navi dirette o giunte a Genova vengano avviate e, secondo i casi, o trattenute precariamente o scaricate in altri porti italiani del Tirreno che non siano situati a mezzogiorno del parallelo di latitudine di Civitavecchia.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 15 dicembre 1915, n. 305.

Art. 2.

Le merci deviate in detti porti e da essi spedite a piccola velocità ed a carro completo in servizio interno o cumulativo italiano saranno tassate, pel percorso sulle ferrovie dello Stato, in via di rimborso e sopra domanda degli interessati, in base alle tariffe in vigore sulle ferrovie medesime, diminuendo, quando la deviazione determini una maggiore percorrenza, il prezzo computato pel percorso dal porto di effettiva provenienza a destinazione del settantacinque per cento della differenza tra il prezzo stesso e quello che sarebbe dovuto pel percorso dagli scali marittimi di Genova alla stazione di destinazione.

Del cinquanta per cento della differenza rimborsata sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella « Gazzetta ufficiale ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello **Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia**, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di **farlo osservare**.

Dato a Roma, addì 9 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CORSI — CIUFFELLI — CAVASOLA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Decreto ministeriale 18 *dicembre* 1915, *che nomina il sig. Gr. uff. ing. Nicola Coletta membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728.

DECRETA:

In sostituzione del sig. Gr. uff. ing. Raffaele de Cornè, nominato Direttore generale delle ferrovie dello Stato, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale uno dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, il sig. Gr. uff. ing. Nicòla Coletta, Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Roma, addì 18 dicembre 1915.

*Il Ministro*

Ciuffelli

# COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di novembre 1915, la somma di lire 123,000, di cui lire 41,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al sig. Presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, il quale ha acconsentito che lire 1000 siano versate all'Opera dello « scaldarancio », e lire 82,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai Sigg. Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata erogata, per mesi di luglio, agosto, settembre, ottobre e novembre 1915, la somma di lire 600,000.

## Ordine di servizio n. 329. (C.).

**Esercizio di linee ferroviarie di nuova occupazione oltre i vecchi confini italo-austriaci.**

(Vedi Ordini di servizio n. 218 e 261-1915).

Con riferimento al punto « concessioni speciali » dell'Ordine di servizio n. 218-1915, si avverte che, a principiare dal 1° gennaio 1916, pei trasporti da e per stazioni oltre i vecchi transiti italo-austriaci di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons è ammessa anche l'applicazione della *concessione speciale XI* coi prezzi da computarsi beninteso sulla distanza complessiva.

Relativamente alla estensione alle stazioni delle linee Cervignano-Monfalcone e Cervignano-Grado, in esercizio alla Società Veneta, delle disposizioni impartite riguardo ai trasporti per e dalle stazioni occupate oltre i vecchi transiti italo-austriaci, di cui tratta l'ordine di servizio n. 261-1915, si avverte:

*a)* le distanze chilometriche dai transiti di Portogruaro e di Udine indicate in detto Ordine di servizio n. 261-1915 sono da diminuirsi tutte di un chilometro;

*b)* le tasse da riscuotersi relativamente al percorso della Società Veneta nella registrazione dei bagagli a tariffa ordinaria per le corrispondenze per le quali esistono i biglietti a destinazione fissa (Cervignano e Belvedere), risultano dall'unito prospetto allegato n. 1;

*c)* le tasse da riscuotersi per conto della Società Veneta nella formazione dei prezzi dei biglietti e delle tasse bagagli per i trasporti in base alle concessioni speciali A, B, C, XI ed al regolamento pei trasporti militari, riferibilmente alle percorrenze da Portogruaro e da Udine per Cervignano ed oltre, sono indicate nell'altro prospetto allegato n. 2.

Conseguentemente, nell'allegato A al « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », alle linee della Società Veneta dovranno essre aggiunte quelle suindicate Cervignano-Monfalcone e Cervignano-Grado, con l'annotazione: « ammesse al servizio cumulativo per le concessioni speciali A, B, C, XI e pei trasporti militari ». Nell'allegato B allo stesso prontuario dovranno essere inseriti i nomi delle stazioni (con la nota (2) per quelle non ancora aperte all'esercizio) ed i prezzi di cui il detto allegato n. 2 al presente Ordine di servizio.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

*Allegato n.* **1** *all'Ordine di servizio n. 329-1915.*

# Quote da riscuotersi per conto della Società veneta nella registrazione diretta dei bagagli a tariffa ordinaria fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle oltre il vecchio confine di Cervignano.

**Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.**

| Dal transito di Portogruaro alle seguenti stazioni o viceversa | Chilometri | BAGAGLI Prezzo per chilogrammi | | | | | | | | | | Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | |
| Cervignano stazione | 42 | 0.55 | 0.55 | 0.75 | 0.95 | 1.15 | 1.35 | 1.55 | 1.80 | 2.00 | 2.20 | 22.00 |
| Belvedere | 54 | 0.55 | 0.55 | 0.85 | 1.10 | 1.35 | 1.65 | 1.90 | 2.20 | 2.45 | 2.70 | 27.00 |

(1) Tassa minima per spedizione L. 0.55.

*Allegato n.* **2** *all'Ordine di servizio n. 329-1915.*

**Prezzi per le concessioni speciali A, B, C ed XI e pei trasporti militari da riscuotersi per conto della Società veneta nel servizio fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato e quelle oltre il vecchio confine di Cervignano.**

| STAZIONI | Ferrovia alla quale appar- tengono | Transiti — (punti di allacciamento con la Rete dello Stato) | Distanze dai transiti | Tariffa differenziale B | | | Tariffa speciale per operai (1) | Tariffa militare | | | | | | Bagagli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | | | pei trasporti esenti da tassa di bollo | | | Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr. | |
| | | | Km. | I | II | III | III | I | II | III | I | II | III | pei trasporti soggetti a tassa di bollo | pei trasporti esenti da tassa di bollo |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Cervignano | Cervignano-Monfalcone-Grado. | Portogruaro | 42 | 3.35 | 2.35 | 1.55 | 1.30 | 1.35 | 1.00 | 0.70 | 1.30 | 1.00 | 0.65 | 10.329 | 10.061 |
| | | Udine..... | 40 | 3.20 | 2.25 | 1.50 | 1.25 | 1.30 | 0.95 | 0.65 | 1.25 | 0.95 | 0.65 | 9.837 | 9.582 |
| Villa Vicentina (2) | Cervignano Monfalcone. | Portogruaro | 47 | 3.70 | 2.60 | 1.70 | 1.40 | 1.55 | 1.10 | 0.75 | 1.45 | 1.10 | 0.75 | 11.558 | 11.259 |
| | | Udine..... | 45 | 3.55 | 2.50 | 1.65 | 1.35 | 1.45 | 1.05 | 0.75 | 1.40 | 1.05 | 0.70 | 11.066 | 10.780 |
| Pieris-Turriaco (2) | » | Cervignano. | 51 | 4.05 | 2.85 | 1.85 | 1.60 | 1.65 | 1.20 | 0.80 | 1.60 | 1.15 | 0.80 | 12.512 | 12.217 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ronchi (2) | Cervignano-Monfalcone. | Portogruaro | 55 | 4.35 | 3.05 | 2.00 | 1.65 | 1.75 | 1.25 | 0.85 | 1.75 | 1.25 | 0.85 | 13.526 | 13.176 |
| | | Udine..... | 53 | 4.20 | 2.95 | 1.95 | 1.60 | 1.70 | 1.25 | 0.85 | 1.65 | 1.20 | 0 80 | 13.034 | 12.697 |
| Monfalcone (2) | » | Portogruaro | 59 | 4.65 | 3.30 | 2.15 | 1.75 | 1.90 | 1.35 | 1.00 | 1.85 | 1.35 | 0.95 | 14.509 | 14.134 |
| | | Udine..... | 57 | 4.50 | 3.20 | 2.05 | 1.70 | 1.85 | 1.30 | 0.95 | 1.80 | 1.30 | 0.95 | 14.017 | 13.655 |
| Aquileia . . | Cervignano-Belvedere. | Portogruaro | 49 | 3.85 | 2.70 | 1.80 | 1.55 | 1.60 | 1.15 | 0.80 | 1.55 | 1.10 | 0.75 | 12.050 | 11.738 |
| | | Udine..... | 47 | 3.70 | 2.60 | 1.70 | 1.40 | 1.55 | 1.10 | 0.75 | 1.45 | 1.10 | 0.75 | 11.558 | 11.259 |
| Belvedere. . | » | Portogruare | 54 | 4.25 | 3.00 | 1.95 | 1.65 | 1.75 | 1.25 | 0.85 | 1.70 | 1.20 | 0.85 | 13.280 | 12.936 |
| | | Udine..... | 52 | 4.10 | 2.90 | 1.90 | 1.60 | 1.70 | 1.20 | 0.85 | 1.65 | 1.20 | 0.80 | 12.788 | 12.457 |

(1) Concessione speciale XI.
(2) Non ancora aperta all'esercizio.

## Ordine di servizio n. 330. (C. M.).

### Trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle finanze (Direzione generale delle privative). - Conto corrente.

In seguito a nuova convenzione stipulata in data 28 novembre 1915 col Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Privative) andranno in vigore col 1° gennaio 1916 le seguenti norme concordate col detto Ministero per l'eseguimento *in conto corrente* di tutti i suoi trasporti di generi di privativa.

#### 1° - Natura del servizio.

L'Amministrazione delle Privative affida all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la esecuzione di tutti i trasporti, che essa compie direttamente, dei sali, tabacchi, bollettari del lotto, recipienti vuoti ed altre cose concernenti il servizio dei monopoli dei sali, dei tabacchi e del lotto, e che sono effettuabili sulle ferrovie dello Stato, compresa la traversata dello stretto di Messina. E ciò *senza l'immediato pagamento delle relative tasse di porto* anche se riguardanti le spedizioni effettuate sulle linee concesse all'industria privata, e non di proprietà dello Stato, ma da questo esercitate.

L'Amministrazione delle Privative si riserva, però, la facoltà di eseguire i trasporti per via di mare o per via ordinaria fra le località seguenti:

per via di mare: da Margherita di Savoia ad Ancona, Venezia, Reggio Calabria, Salerno e Castellamare di Stabia, come pure da Comacchio ad Ancona e Venezia, e da Cervia a Venezia;

per via ordinaria: tra le località di Genova, Sampierdarena e Sestri Ponente.

---

## 2° - Classificazione dei tabacchi.

A tutti gli effetti della Convenzione e particolarmente in riguardo della tassazione e della valutazione degli indennizzi, si considerano:

a) *come tabacchi lavorati, quelli perfezionati, da perfezionarsi o ritirati dalla vendita, condizionati in pacchi o in scatole e spediti in casse o cassette; quali i tabacchi da fiuto, i sigari, le spagnolette, i trinciati comprese le spuntature di sigari destinate alla vendita; ed altresì i prodotti secondari, cioè, la polvere insetticida condizionata e spedita in sacchetti e l'estratto di tabacco condizionato in barattoli di latta o stagnoni e spedito in casse;*

b) *come tabacchi greggi, quelli in foglia o in farina, le costole e i ritagli di foglia, le spuntature ed i sughi di tabacco non ancora condizionati per la vendita, gli altri avanzi della lavorazione; in genere tutti quelli non enumerati nel precedente comma* a) *spediti in botti, barili, balle, sacchi e sacconi, e in particolare i campioni di foglia spediti in casse.*

## 3° - Bolletta di spedizione.

Per l'esecuzione dei trasporti l'Amministrazione delle Privative deve presentare la *Bolletta di spedizione mod. W. n. 3 bis*, conforme al modello allegato al presente ordine di servizio.

La bolletta di spedizione deve scortare il trasporto ed è costituita di due tagliandi, da trattenersi l'uno dalla stazione destinataria o dal transito per essere inviato al competente Ufficio di controllo colla nota di spedizione o lettera di porto; l'altro da rimettersi al destinatario.

Le bollette di spedizione devono essere compilate in ogni parte richiesta dallo stampato, debitamente firmate da chi le rilascia e munite del bollo d'ufficio; se l'ufficio è sprovvisto di bollo, deve essere praticata dal mittente apposita annotazione.

Le diciture e le firme devono essere leggibili; non sono ammesse abrasioni e le correzioni dovranno esser sempre incasellate e vidimate.

È assolutamente proibito agli agenti ferroviari di apportare correzioni alle indicazioni apposte dagli Uffici delle Privative sulle bollette di spedizione dovendosi ogni qualvolta ciò fosse necessario, seguire il procedimento dianzi indicato.

È fatta poi viva raccomandazione a tutto il personale interessato di curare diligentemente il regolare inoltro e la conservazione della bolletta di spedizione, la quale, oltre a costituire il documento necessario per ripetere le tasse di trasporto ecc., sta anche a rappresentare *la bolletta di legittimazione* agli effetti della libera circolazione dei generi di privativa.

Ad evitare, pertanto, possibili smarrimenti, si prescrive che le stazioni mittenti, lasciando uniti i due tagliandi della bolletta di spedizione mod. W 3-bis abbiano da assicurare solidamente con gomma al bollettino di consegna il tagliando che deve esser trattenuto dalla stazione d'arrivo o di transito, in modo che si possa, poi, staccare l'altro tagliando da rimettere al destinatario.

### 4° - Nota di spedizione e lettera di porto.

L'Amministrazione delle Privative dovrà inoltre presentare debitamente compilate, *le note di spedizione e le lettere di porto*, secondo che il trasporto sia da effettuarsi a grande od a piccola velocità, in un unico esemplare per i trasporti in servizio interno della Rete dello Stato ed in tanti esemplari, quante sono le Amministrazioni interessate, per quelli in servizio cumulativo.

Le note di spedizione e le lettere di porto anzidette sono stampate con inchiostro rosso su carta di colore identico a quello dei documenti pei trasporti ordinari e portano le seguenti indicazioni:

1° Speditore e destinatario « *Denominazione e sede dell'ufficio* ».

2° Porto « *In conto corrente* ».

3° Consegna « *In stazione* ».

4° Nello spazio riservato alla domanda di tariffe speciali « *Trasporto a tariffa convenzionale, in conto corrente, scortato dalla bolletta di spedizione n.* *rilasciata dal*

il *191*

5° Via da percorrere: « *Ferrovie dello Stato* ».

6° A tergo del bollettino di consegna esiste apposita dichiarazione del ritiro della spedizione senza pagamento delle relative tasse di porto.

7° Nelle sedi ove di solito le stazioni espongono le tasse è indicato « *Trasporto generi di privativa in conto corrente* ».

Sono, poi, annullati con linee a stampa, gli spazi destinati alle indicazioni: « *Spese anticipate, assegni, assicurazione del valore e domanda di ricevuta di ritorno*.

Conformi varianti risultano pure nel bollettino di consegna e nella ricevuta di spedizione.

A tergo tanto della nota di spedizione, quanto della lettera di porto, sono annullati i prospetti relativi alla distinta della spesa anticipata.

Sono infine state annullate tutte le altre indicazioni non inerenti ai trasporti di che trattasi.

Ogni nota di spedizione o lettera di porto deve riguardare un solo carro ed una sola bolletta di spedizione.

### 5° - Eseguimento dei trasporti.

All'atto del ricevimento delle spedizioni, le stazioni devono assicurarsi che le merci da trasportare corrispondano esattamente alle indicazioni dei relativi documenti (bolletta di spedizione e nota di spedizione o lettera di porto), che questi concordino fra loro e portino tutti i dati necessari per la retta applicazione delle tasse in sede di controllo.

Le stazioni hanno l'obbligo di esporre, ove occorra, per norma degli uffici di controllo: il numero e la portata del carro utilizzato ed eventualmente: il numero del copertone adoperato, le tasse per la pesatura, per l'uso della grue, per il nolo dei copertoni, quelle di magazzinaggio e di sosta maturatesi a partenza o durante il viaggio ed in genere i diritti e le tasse relative a prestazioni accessorie verificatesi prima della riconsegna.

È fatta soltanto eccezione per le tasse di magazzinaggio o di sosta maturate in arrivo, le quali, come è detto appresso (punto 8) sono da riscuotere all'atto della riconsegna e dovranno essere esposte

sul tagliando del mod. W n. 3-bis, che vien rilasciato al destinatario e addebitate nei mod. C1-115.

I trasporti di generi di privativa saranno accettati anche nei periodi e per le località per le quali sia sospesa l'accettazione dei trasporti del pubblico, salvi i casi in cui venga diversamente disposto, e dovranno essere inoltrati a destinazione colla maggiore possibile sollecitudine.

Nella fornitura dei carri, specialmente pei trasporti di sale, sarà data la preferenza sulle altre domande, escluse però quelle pei trasporti militari *dichiarati urgenti* (1).

I trasporti di casse vuote o di legname tagliato a misura per casse saranno eseguiti, di massima, a condizioni normali di esercizio, in carri chiusi od in carri aperti con copertone.

### 6° - Carico e scarico.

Le operazioni di carico e scarico dei trasporti di generi di privativa a grande ed a piccola velocità saranno effettuate dall'Amministrazione ferroviaria. A tale riguardo nello spazio, a ciò riservato, della lettera di porto esiste l'indicazione «*Amministrazione*».

È fatta eccezione pei trasporti a piccola velocità di sale caricato alla rinfusa ed anche se in sacchi purchè, in tal caso, il peso di ogni spedizione non sia minore di *tre* tonnellate, pei quali all'Amministrazione delle Privative è accordato di eseguire a tutta cura e spese e con personale proprio le relative operazioni di carico e scarico, verso deduzione di parte del diritto fisso stabilito per ogni operazione di carico o di scarico.

È necessario, perciò, che agli effetti della tassazione tali operazioni siano fatte risultare mediante la consueta annotazione « *mittente* », « *destinatario* » convalidate dal timbro di stazione a data mobile da praticarsi sulla lettera di porto.

Per le spedizioni provenienti da, od immesse nei magazzini e stabilimenti dell'amministrazione delle Privative per mezzo di bi-

(1) Fino a quando durerà lo stato di guerra, tutti i trasporti militari o d'interesse militare dovranno considerarsi urgenti.

nari di raccordo, che la stessa Amministrazione ha o verrà ad avere, varranno le disposizioni delle singole convenzioni speciali, anche nei riguardi della deduzione del diritto fisso. In tali condizioni trovasi, per ora, il raccordo di Torino Porta Susa.

Ai trasporti da e per Venezia (S. Lucia o Marittima), compresi quelli effettuati per mezzo del servizio di traghetto, si applicano, circa le operazioni di carico o scarico e le deduzioni sui diritti fissi, le norme comuni per il pubblico.

I carri impiegati pei trasporti di generi di privativa dovranno essere caricati in modo da utilizzare possibilmente l'intera portata e capacità dei veicoli.

All'uopo potranno essere caricate in uno stesso carro due o più spedizioni di genere di privativa per una medesima destinazione o per destinazione situate su uno stesso intinerario.

### 7° - Pesatura delle merci.

La stazione, al momento dell'accettazione dei colli, procede alla ricognizione del peso dichiarato e, se riscontra differenze in meno, semprechè il numero dei colli sia identico a quello indicato sui documenti di trasporto e la condizione dei colli stessi, lo stato dei piombi, dei suggelli siano ineccepibili, rettifica in *tutte lettere* sul documento di trasporto il peso espostovi ed ha cura di rilasciare la ricevuta in partenza colla chiara e precisa indicazione del peso riconosciuto.

Le stazioni di partenza, di transito o di arrivo, qualora riscontrino un peso maggiore di quello dichiarato, praticano analoga annotazione, tenendo presente che quando le differenze eccedono la tolleranza d'uso, devono redigere anche il verbale di scoprimento o di accertamento abusi. Tale verbale sarà da allegarsi alla nota di spedizione od alla lettera di porto e copia del medesimo sarà rilasciata, su domanda, al destinatario, purchè questi abbia firmato l'originale.

Nella bolletta di spedizione e nelle note di spedizione o lettere di porto, il peso deve essere espresso in chilogrammi o frazioni di chilogramma, ed analogo procedimento dovrà essere seguito nel caso occoresse di rettificare il peso.

### 8° - Tasse di magazzinaggio e di sosta.

Non essendo ammesso il conteggio in conto corrente di tali diritti maturati in arrivo le stazioni dovranno applicarli e riscuoterli nei modi regolamentari come per tutti gli altri trasporti ordinari.

E' fatta eccezione, soltanto in riguardo delle tasse di sosta per i carri di sale a P. V. a vagone completo o da considerarsi tale, per *alcune stazioni* alle quali verranno impartite direttamente dalle Divisioni Movimento competenti norme speciali per l'applicazione delle tasse medesime.

### 9° - Spese anticipate ed assegni.

I trasporti di generi di privativa non possono esser gravati di spese anticipate nè di assegni.

### 10° - Consegna e riconsegna dei trasporti.

L'Amministrazione delle Privative si considera quale mittente e destinataria a tutti gli effetti della consegna e riconsegna dei trasporti, operazioni che dovranno essere effettuate seguendo le norme stabilite pei trasporti ordinari.

L'Amministrazione medesima, e per essa i capi degli Uffici locali, potrà, per le operazioni predette, delegare la sua rappresentanza anche ad altre persone di sua scelta, accreditandole preventivamente per lettera all'Amministrazione delle Ferrovie presso le stazioni in luogo.

In tal caso è inteso che l'Amministrazione delle Privative conferisce alle dette persone, e limitatamente alle operazioni di cui sopra, tutte le facoltà e gli obblighi spettanti ai mittenti ed ai destinatari in forza delle tariffe e disposizioni vigenti presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per i trasporti ordinari e ritiene valido qualunque atto compiuto dalle persone anzidette.

## 11° - Istradamento dei trasporti.

Conforme la domanda esistente nei documenti di trasporto, le spedizioni dei generi di privativa, di cui si tratta, debbono seguire, sino a destinazione, l'istradamento sulle linee dello Stato.

Eguale norma sarà da osservarsi in servizio cumulativo, relativamente, beninteso, al percorso dalla stazione di transito a quella della rete di Stato o viceversa.

## 12° - Servizio cumulativo.

I trasporti da e per le ferrovie secondarie che hanno servizio cumulativo colla rete dello Stato sono pure eseguiti in conto corrente e cioè senza pagamento immediato delle tasse da parte dell'Amministrazione delle Privative; però agli effetti della scritturazione ai transiti i trasporti stessi devono essere considerati in *affrancato* se diretti a stazioni delle ferrovie secondarie, ed in *assegnato* se in provenienza dalle medesime.

I transiti interni debbono stabilire ed esporre sui documenti di trasporto il credito spettante alle ferrovie secondarie in base ai prezzi della Concessione speciale *B*, e, quando questi non siano ammessi, a quelli per i trasporti ordinari a tariffa speciale.

Come per i trasporti ordinari, quelli di cui si tratta, provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato, dovranno giungere ai transiti interni accompagnati da due documenti di trasporto, uno da trattenersi per essere inviato al Controllo merci servizio cumulativo italiano insieme col riassunto arrivi e l'altro da farsi proseguire colla merce fino a destinazione.

Al documento di trasporto, corredato del rispettivo bollettino di consegna, da inviarsi al detto Controllo deve essere allegato anche il primo tagliando della bolletta di spedizione.

Anche per tutti i trasporti in servizio cumulativo provenienti dalle Amministrazioni secondarie, i transiti dovranno trattenere e trasmettere al Controllo dell'Amministrazione speditrice un esemplare dei documenti di trasporto, mentre l'altro, con allegata la bolletta di spedizione, sarà fatto proseguire fino a destinazione.

I trasporti da una all'altra delle Amministrazioni secondarie, in transito sulle ferrovie dello Stato, dovranno giungere al 1° transito scortati da tre esemplari dei documenti di trasporto, uno dei quali sarà da questo transito inviato all'Amministrazione speditrice; degli altri due, che debbono esser fatti proseguire fino al 2° transito, uno verrà trattenuto e trasmesso da questo secondo transito al succennato Controllo delle Ferrovie dello Stato con i relativi bollettini di consegna e primo tagliando della bolletta di spedizione e l'altro documento di trasporto, col bollettino di consegna e il secondo tagliando della bolletta di spedizione saranno lasciati proseguire con la merce fino a destinazione.

## 13° - Servizio di corrispondenza.

I trasporti in servizio di corrispondenza da o per stazioni di ferrovie secondarie non ammesse al servizio cumulativo, saranno effettuati in *assegnato* se provenienti da dette ferrovie ed in *affrancato* se alle medesime destinati.

Le nostre stazioni di contatto pagheranno alle gestioni delle ferrovie suddette le tasse di porto e le accessorie e all'appoggio, secondo i casi, dei bollettini di consegna o delle ricevute di spedizione, si pareggeranno delle somme sborsate accreditandosene sotto la voce « *Somme pagate alla Ferrovia.... per trasporti di generi di privativa* » sul conto corrente riassuntivo mod. C1-502, da rimettere coi suddetti documenti, elencati in un apposito mod. C1-484, all'Ufficio Contabilità Prodotti.

Gli speditori da stazioni delle ferrovie secondarie in corrispondenza dovranno presentare, oltre la bolletta di spedizione e la speciale nota di spedizione o lettera di porto del conto corrente, anche il documento di trasporto necessario per il percorso sulla ferrovia secondaria coll'indicazione: *Assegnato*. Alla compilazione dei documenti di trasporto occorrenti per le rispedizioni, da effettuarsi sempre in *affrancato*, destinate a stazioni della ferrovia secondaria, provvederà la nostra stazione di contatto, accreditandosi, poi, nel modo suindicato, della spesa incontrata per lo stampato, in aumento all'importo pagato per tasse ecc.

Sul recto delle speciali note di spedizione o lettere di porto del conto corrente le stazioni di contatto annoteranno, a seconda dei

casi, gli estremi della spedizione originaria della ferrovia secondaria o quelli della rispedizione a detta ferrovia.

## 14° - Registrazione e scritturazione dei trasporti.

Le registrazioni, tanto in partenza quanto in arrivo, delle spedizioni in *servizio interno* od in *servizio di corrispondenza* devono aver luogo negli speciali registri ove vengono scritturati i trasporti militari in conto corrente (Ordine di Servizio N. 176-1908) e quelli, pure in conto corrente, del Ministero dell'Interno (Ordine di Servizio N. 206-1914), promiscuamente coi trasporti medesimi.

Anche la scritturazione sui riassunti mod. Ci-429 dovrà esser fatta separatamente secondo si tratti di arrivi o di spedizioni. Il riassunto arrivi dovrà essere, come d'uso, corredato dei documenti di trasporto, muniti dei bollettini di consegna con allegato il primo tagliando delle relative bollette di spedizione, ed i trasporti vi saranno inscritti dopo quelli del Ministero della Guerra e del Ministero dell'Interno e da questi ultimi separati da un intervallo di quattro o cinque righi con l'intestazione « *Trasporti in conto corrente effettuati dal Ministero delle Finanze* ».

I trasporti invece in *servizio cumulativo* devono essere scritturati, tanto in partenza quanto in arrivo, fra le altre spedizioni comuni e nei relativi registri e riassunti ordinari, senza esposizione, s'intende, di alcuna tassa, ma però con a fianco l'indicazione: « *Trasporto Privative in conto corrente* » anche in forma abbreviata (T. P. C. C.).

Per questi trasporti non occorre compilare il mod. Ci-429.

## 15° - Responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria.

La responsabilità della Amministrazione ferroviaria, per quanto riguarda le tardate rese (soli trasporti a G. V.), le perdite, le mancanze, le avarie dei generi di privativa e delle altre cose della Direzione Generale delle Privative è quella comune a tutte le Tariffe speciali.

### 16° - Accertamento delle anormalità.

Per le constatazioni di eventuali mancanze o di qualsiasi altra anormalità, tanto in partenza, quanto in transito od in arrivo, le stazioni debbono osservare le disposizioni in vigore per i trasporti ordinari e però, per l'applicazione dell'art. 135 delle tariffe e condizioni pei trasporti, debbono redigere il bollettino di accertamento, mod. CH-111, od il processo verbale mod. CH-100, affine di stabilire la causa del danno e la competenza della responsabilità. A tal uopo sarà loro principale cura di far risultare, nell'apposito spazio dell'art. 16 del processo verbale, tutte le circostanze di fatto che valgano ad eliminare o diminuire la responsabilità della Amministrazione ferroviaria.

Si raccomanda in caso di eventuale bagnamento delle casse vuote o del legname tagliato a misura per casse, trasportati in carri *chiusi* od *aperti con copertone*, di accertare il *peso* della quantità bagnata, dovendo servire tale elemento per la liquidazione dell'indennizzo.

### 17° - Valutazione del danno.

Data la speciale natura delle merci in questione, tra le due Amministrazioni è stato convenuto che a stabilire l'ammontare del danno per mancanze, avarie, ecc. ecc., provvedano di massima i Funzionari delle Privative nei locali di definitiva destinazione (depositi, manifatture, ecc.) dopo che i trasporti stessi siano stati riconsegnati agli incaricati del ritiro.

Siccome però l'Amministrazione ferroviaria si è riservata la facoltà di far intervenire, quando lo ravvisi opportuno, un proprio perito all'accertamento definitivo, nei locali delle Privative, per le cause e la valutazione del danno, così le stazioni dovranno segnalare telegraficamente alla Divisione del Movimento, da cui direttamente dipendono, quei casi più gravi nei quali speciali circostanze consigliassero tale intervento: affinchè il superiore Ufficio possa provvedere d'urgenza all'invio del perito.

Dell'avviso dato alla propria superiorità le stazioni avvertiranno i funzionari locali delle Privative, dovendo in tali casi la perizia aver luogo in contraddittorio tra il delegato di quell'Amministrazione ed il perito ferroviario.

### 18° - Provvedimenti per evitare danni maggiori.

Le stazioni adotteranno tutte le necessarie misure conservative per impedire un aggravamento nell'avaria dei trasporti o per diminuire gli effetti, tenendo conto di quanto in proposito trovassero da indicare gli incaricati del ritiro od i Funzionari delle Privative destinatari.

### 19° - Compilazione e trasmissione del processo verbale.

Un esemplare del processo verbale redatto in arrivo deve esser rimesso dalla stazione all'incaricato del ritiro del trasporto.

Un altro esemplare, dopo che il destinatario, in relazione a quanto è stabilito all'art. 17, abbia fatto conoscere l'ammontare del danno, deve essere completato dalla stazione nella seconda parte, con l'indicazione della somma domandata a titolo di idennizzo e subito trasmesso alla competente Divisione del Movimento alla quale spetta provvedere per la sistemazione della vertenza.

### 20° - Liquidazione degli indennizzi.

Le stazioni debbono in modo assoluto astenersi dal pagare qualsiasi indennizzo per ritardi, mancanze, avarie od altro, senza che prima ne abbiano avuto autorizzazione dal proprio Ufficio superiore, e ciò anche se l'indennizzo non superi la competenza finanziaria ad esse eventualmente assegnata per la diretta sistemazione delle vertenze commerciali.

21° - Disposizioni da ritenersi abrogate.

Alla scadenza del 31 dicembre 1915, si intendono abrogate le disposizioni impartite con gli Ordini di Servizio N. 135-1910, 185 e 323-1911, 386-1912, 414-1913, 416-1914, 188-1915 e colla Circolare N. 5 (C)-1913.

22° - Disposizioni transitorie.

Per tutti i trasporti di privativa scortati da bolletta di spedizione rilasciata in data 31 dicembre 1915, qualunque sia la data del loro arrivo a destino, si continueranno ad osservare le norme contenute nell'Ordine di Servizio N. 135-1910.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

# ALLEGATO

all' Ordine di servizio N. 330-1915

MINISTERO DELLE FINANZE - AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

**(Tagliando da allegarsi al documento di trasporto e da trattenersi da stazione destinataria assieme al bollettino di consegna).**

Mod. **W** - N. **8**

# MINISTERO DELLE FINANZE

## AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

## BOLLETTA DI SPEDIZIONE

**da valere anche come bolletta di legittimazione**

(1) ..............................................................................................................

N. ........................ *Li* ........................................ *191*

*Si dichiara che i generi di privativa e le altre cose sottodescritte sono spettanza dell'Amministrazione delle privative e vennero prelevati da ques Ufficio per essere trasportati al* (2) ........................................................................

..............................................................................................................

| Numero dei colli | Specie del recipiente | QUALITÀ DEI GENERI | PESO | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Lordo | Netto |
| | | | | |

Bollo d'ufficio

**Per l'Amministrazione delle Privative**

..............................................................

(1) Denominazione e sede dell'ufficio mittente.
(2) Denominazione e sede dell'ufficio destinatario.

**(Tagliando da allegarsi al documento pel trasporto e da rimettersi al destinatario).**

Mod. **W** - N. **3** *bis*

# MINISTERO DELLE FINANZE

## AMMINISTRAZIONE DELLE PRIVATIVE

## BOLLETTA DI SPEDIZIONE

da valere anche come bolletta di legittimazione

(1) ........................................................................................................

*N.* .............................. *Lì* ................................................ *191*

*Si dichiara che i generi di privativa e le altre cose sottodescritte sono di spettanza dell'Amministrazione delle privative e vennero prelevati da questo Ufficio per essere trasportati al* (2) ..............................................................
..........................................................................................................................

| Numero dei colli | Specie del recipiente | QUALITÀ DEI GENERI | PESO | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Lordo | Netto |
| | | | | |

Per l'Amministrazione delle Privative

Bollo d'ufficio

..........................................................

(1) Denominazione e sede dell'ufficio mittente.
(2) Denominazione e sede dell'ufficio destinatario.

## Ordine di servizio n. 331. (C.).

### Concessione speciale VI.

(Vedi ordine di servizio n. 15-1914).

Nell'elenco delle Associazioni di carità ammesse al beneficio della Concessione speciale VI, pubblicato con l'Allegato A all'ordine di servizio n. 15-1914, la denominazione « Carmelitani scalzi o Salesiani (3°) Roma » (pagina 12, n. 154 dell'elenco) dev'essere sostituita con quella « Carmelitani scalzi o Teresiani Roma », mantenendo la nota (3) riferentesi all'Associazione stessa.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

---

## Ordine di servizio n. 332. (C.).

### Trasporti a domicilio.

Dal 1° gennaio 1916 le stazioni di Ariano di Puglia, Bassano, Benevento, Cittadella, Fano, Forlì, Osimo, Rimini, Schio e Vasto sono ammesse al servizio di presa e consegna a domicilio, con gli stessi corrispettivi stabiliti per il pubblico, tanto delle merci dirette all'Amministrazione, quanto delle masserizie, spedite in servizio, appartenenti agli agenti ferroviari.

Uguale servizio è stato istituito presso la stazione di Pergola dal 17 ottobre u. s.

Con lo stesso giorno 1° gennaio 1916, verranno cambiati i corrispettivi per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Imola, Reggio

Emilia, Rieti e Trani e verranno cambiate alcune condizioni in quelle di Ferrara e Ravenna.

Nell'unito prospetto sono indicate le varianti da introdursi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 e 22.

*Allegato all'ordine di servizio n. 332-1915.*

# AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

## " Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio "

**(Edizione 1912)**

— [illegible] colonna 1, di fianco ai nomi delle stazioni di Ariano di Puglia, Bassano, Benevento, Cittadella, [illegible] Osimo, Pergola, Rimini, Schio e Vasto, aggiungere l'indicazione « 1ª e 2ª ».

— A [illegible], di fianco al nome della stazione di Ferrara, premettere alla indicazione esistente alla colonna 14 [illegible] seguenti parole:

« Il servizio è esteso ai sobborghi adiacenti, anche fuori la cinta daziaria ».

— A pag. 20, sostituire, ai piedi della pagina, l'attuale nota (5), con la seguente:

« (5) Per i colli indivisibili, superanti il peso di 100 Kg., per gli oggetti voluminosi e per le damigiane di vetro contenenti liquidi, la tassa sarà aumentata del 30 % ».

— A pag. 28, di fianco al nome della stazione di Ravenna, indicare nella colonna 1 le avvertenze « 1ª e 2ª » e cancellare nella colonna 3 il richiamo (2). A piedi della pagina, sostituire le attuali note (1) e (5) con le seguenti:

« (1) Per i colli indivisibili, superanti il peso di un quintale, la tassa sarà aumentata del 30% ».

« (5) Per i colli indivisibili, superanti il peso di un quintale, e per gli oggetti voluminosi, la tassa sarà aumentata del 30 % ».

— Alle pag. 21, 28, 32 sostituire le attuali indicazioni, per le stazioni di Imola, Reggio Emilia, [illegible]

... di Puglia, Bassano, Benevento, Cit-
... e Vasto, aggiungere l'indicazione « 1ª e 2ª ».
... al nome della stazione di Ferrara, premettere alla indicazione esistente alla
le seguenti parole:

« Il servizio è esteso ai sobborghi adiacenti, anche fuori la cinta daziaria ».

— A pag. 20, sostituire, ai piedi della pagina, l'attuale nota (5), con la seguente:

« (5) Per i colli indivisibili, superanti il peso di 100 Kg., per gli oggetti voluminosi e per le damigiane di vetro contenenti liquidi, la tassa sarà aumentata del 30 % ».

— A pag. 28, di fianco al nome della stazione di Ravenna, indicare nella colonna 1 le avvertenze « 1ª e 2ª » e cancellare nella colonna 3 il richiamo (2). A piedi della pagina, sostituire le attuali note (1) e (5) con le seguenti:

« (1) Per i colli indivisibili, superanti il peso di un quintale, la tassa sarà aumentata del 30 % ».

« (5) Per i colli indivisibili, superanti il peso di un quintale, e per gli oggetti voluminosi, la [illegible]

[illegible] Rieti e Trani, con quelle risultanti dal seguente quadro:

| Avvertenza a pag. 12 | STAZIONI | Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria | presa e consegna non obbligatoria | Numerario Prezzo per ogni lire mille indivisibili | Diritto fisso per ogni spedizione | Merci in genere | Mobilia ed oggetti voluminosi | Tassa minima per ogni spedizione | Merci in genere | Mobilia ed oggetti voluminosi | Granaglie cereali e farine | Tassa minima per ogni spedizione | OSSERVAZIONI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg. | | | Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg. | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1ª e 2ª | (*) Imola . . . | 0.15 | — | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.50 | 0.25 | 0.25 | 0.50 | 0.25 | 0.25 | |
| 1ª e 2ª | (*) Reggio Emilia (5) | 0.15 (2) | — | 0.30 | 0.20 | 0.30 | 0.60 | 0.25 | 0.30 | 0.60 | 0.20 | 0.25 | |
| 1ª e 2ª | (*) Rieti . . . | 0.15 (4) | — | 0.35 | 0.30 | 0.30 | 0.60 | 0.30 | 0.30 | 0.60 | 0.20 | 0.30 | |
| 1ª e 2ª | (*) Trani . . . | 0.10 | — | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.50 | 0.30 | 0.30 | 0.60 | 0.25 | 0.30 | |

## Ordine di servizio n. 333. (C.).

**Servizio merci italo-svizzero.**
**Ammissione di S. Agata sul Santerno al servizio diretto.**
**Ristampa della Parte II-A.**

(Vedi Ordine di servizio n 29[illegible]-1915).

Col 1° gennaio 1916 la stazione di S. Agata sul Santerno verrà ammessa al trasporto di merci in servizio diretto italo-svizzero.

Di conseguenza nella Parte II-B delle tariffe dirette internazionali, fascicoli 1° e 2° (edizione 1° novembre 1914) saranno da apportarsi le seguenti aggiunte:

a pag. 135 del fascicolo 1°, di contro al nome di S. Agata sul Santerno, nelle colonne 20-23, riguardanti il servizio italo-svizzero, esporre le seguenti indicazioni:

| | 20 | 21 | 22 | 23 |
|---|---|---|---|---|
| | GRUPPI | Iselle | Pino | Chiasso |
| | | chilometri | | |
| S. Agata sul Santerno . . . | 3 [illegible] | 421 | 381 | 3[illegible]0 |

a pag. 249 del fascicolo 2°, nella tariffa eccezionale n. 11-P. V. introdurre, a suo posto, la stazione stessa colle indicazioni qui sotto indicate:

| | | Tariffa eccezionale N. 11 P. V. | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | *a* | | *b* (*) | *c* (*) |
| | | 6 tonn. | 10 tonn. (1) | 6 tonn. | 19 tonn. (2) |
| S. Agata sul Santerno | Iselle (S).. | 1.86 | — | — | 116.15 |
| | Pino (S).. | 1.70 | — | — | 116.15 |
| | Chiasso (S) | 1.49 | — | — | 116.15 |

Con la stessa data del 1° gennaio 1916 verrà pure ristampata la Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera, nella quale, oltre le varianti e le aggiunte introdotte nella edizione del 1° maggio 1913, sono state comprese altre numerose aggiunte e modificazioni sia nell'elenco delle stazioni sia nei prezzi di trasporto.

La detta nuova pubblicazione verrà distribuita come di consueto dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze e sarà posta in vendita, nelle principali stazioni della Rete, al prezzo di L. 3,00 al volume.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 334. (C.).

### Trasporti a domicilio a Milano.

Dal giorno 1° gennaio 1916 gli attuali corrispettivi e condizioni per la presa e consegna delle merci a domicilio tra la città di Milano e quelle locali stazioni: Centrale, Porta Garibaldi, Porta Romana, Porta Sempione, Porta Ticinese e Porta Vittoria, verranno modificati.

Nel foglio allegato sono indicate le varianti da introdursi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi per i trasporti a domicilio » edizione 1912.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 5 *e* 22.

---

*Allegato all'Ordine di servizio n. 334-1915.*

# AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

**" Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio "**

**(Edizione 1912)**

A pag. 23, sostituire le attuali indicazioni per le stazioni di Milano con quelle seguenti:

| Avvertenza a pagina 12 | LOCALITÀ | Grande Velocità | | | | | | | Piccola Velocità | | | | OSSERVAZIONI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.) | | NUMERARIO e preziosi | | Merci in genere | Mobilia ed oggetti voluminosi | Tassa minima per ogni spedi- | Merci in genere | Mobilia ed oggetti voluminosi | Granaglie cereali e farine | Tassa minima per ogni spedi- | |
| | | Tassa per ogni spedizione ed operazione di | | Prezzo per ogni Lire Mille | Diritto fisso per ogni | Prezzo per quintale | | | Prezzo per quintale divisibile | | | | |
| | | presa facoltativa e | presa e conse- | | | | | | | | | | |

A pag. 23, sostituire le attuali indicazioni per le stazioni di Milano con quelle seguenti:

| Classe | Località | Grande Velocità — Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.) |  | Grande Velocità — Numerario e preziosi |  | Grande Velocità — Merci in genere | Grande Velocità — Mobilia ed oggetti | Grande Velocità — Tassa minima | Piccola Velocità — Merci in genere | Piccola Velocità — Mobilia ed oggetti | Piccola Velocità — Colli indivisibili | Piccola Velocità — Tassa minima | Avvertenze |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1ª e 2ª | (*) Milano Centrale.. | — | 0.25 (1) | 0.40 | 0.25 | 0.85 | 1.20 | 0.50 (a) | — | — | — | — | (a) Per le damigiane contenenti liquidi la tassa minima è di lire 0.85 per i trasporti a G. V. e di L. 0.70 per quelli a P. V. — Per le sopratasse vedi la nota (2) in calce. |
| 1ª e 2ª | (*) id. P. Garibaldi | — | — | — | — | — | — | — | 0.60 | 1.20 | 0.35 | 0.50 (a) | |
| 1ª e 2ª | (*) id. P. Romana. | — | — | — | — | — | — | — | 0.60 | 1.20 | 0.35 | 0.50 (a) | |
| 1ª e 2ª | (*) id. P. Sempione | — | — | — | — | — | — | — | 0.60 | 1.20 | 0.35 | 0.50 (a) | |
| 1ª e 2ª | (*) id. P. Ticinese. | — | 0.25 (1) | 0.40 | 0.25 | 0.85 | 1.20 | 0.50 (a) | 0.60 | 1.20 | 0.35 | 0.50 (a) | |
| 1ª e 2ª | (*) id. P. Vittoria.. | — | 0.25 (1) | — | — | 0.85 | 1.20 | 0.50 (a) | — | — | — | — | |

A piedi della pagina stessa sostituire l'attuale nota (2) con la seguente:

« (2) Mediante i prezzi stabiliti nella tariffa, i colli di numerario, preziosi e di merci (com-
« presa la mobilia) non oltrepassanti il peso di Kg. 100 ciascuno, salvo le speciali condizioni di cui in ap-
« presso, saranno presi e consegnati ai piani di abitazione o nei locali sotterranei, semprechè siavi suffi-
« ciente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici. I colli indivisibili, pesanti oltre i
« 100 Kg. (eccezione fatta per la mobilia, per le masserizie ed altri oggetti di casa che formano tutto o
« parte di uno sgombero), non sono presi nè consegnati ai piani superiori ed ai locali sotterranei, a meno
« che le Parti si sottopongano al pagamento della metà in più dei prezzi della tariffa, e ferma la condizione
« del sufficiente comodo di accesso ai locali. I pianoforti, anche facenti parte di uno sgombero, vengono
« trasportati ai detti piani superiori o sotterranei verso, però, una sopratassa di L. 4 per ciascuno ».

**Circolare n. 95.** (C.).

**Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione 1° aprile 1915).**

(Vedi Ordine di servizio n. 166-1915).

Nel punto « Carico e scarico » a pag. 77 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » alle parole « per carro da 8 tonnellate » vanno sostituite quelle « per carro da 10 tonnellate ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 96.** (S.).

**Abbonamenti al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.**

(Vedi ordine di servizio n. 193-1915).

Qualche stazione avendo accettato pagamenti per l'abbonamento *di privati* al Bollettino ufficiale, si richiama in proposito il divieto stabilito con l'O. S. 193-1915 e perciò si fa presente che le casse e i Capi stazione non debbono accettare versamenti da parte di privati, sia per abbonamenti al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato sia per acquisto di numeri separati del medesimo.

*Il Direttore Generale*

R. DE CORNE'.

# ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(158345) - **Bellolli** Giuseppe - cantoniere in prova - Sez. Lavori Milano Est - soldato di fanteria - morto il 17 settembre 1915.

(134790) - **De Siano** Umberto - portiere - Divisione Movimento Roma - soldato di fanteria - morto il 27 ottobre 1915.

(155046) - **Natali** Dante - aiut. applicato in prova - Divisione Veicoli Firenze - sottotenente di fanteria - morto il 2 novembre 1915.

(162535) - **Ginelli** Gerardo - frenatore a Brindisi - soldato di fanteria - morto il 2 novembre 1915.

(149970) - **Ajudi** Antonio - applicato - Divisione Movimento Roma - aspirante ufficiale di fanteria - morto il 12 novembre 1915.

(162561) - **Aliani** Guido - aiut. applicato in prova - Officina locomotive Firenze - caporale maggiore granatieri - morto il 22 novembre 1915.

(162977) - **Giorgi** Giovanni - applicato in prova - Servizio Veicoli - soldato di fanteria - morto il 26 novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(162937) - **Bianciardi** Ermanno - aiutante applicato - Div. Movimento Firenze - soldato di fanteria - morto il 15 novembre 1915.

(152396) - **Fava** Armando - applicato - Squadra rialzo Genova S. B. - sottotenente di fanteria - morto il 18 novembre 1915.

# SENTENZE

**Passaggi a livello pubblici - Mezzi di chiusura - Insindacabilità del sistema adottato.**

*L'autorità giudiziaria è incompetente a giudicare della efficienza dei mezzi di chiusura adottati dalle Ferrovie ai passaggi a livello. Quando i medesimi formarono obbietto di esame e di approvazione da parte dell'autorità amministrativa competente, si sottraggono ad ogni sindacato del Giudice, che quindi non potrebbe mai costituire in colpa l'esercente ferroviario per non aver mutato ciò che, senza il consenso di altra autorità, non può mutare, abbenchè dal funzionamento di quei sistemi i terzi si ritengano danneggiati.*

CORTE DI APPELLO DI PALERMO, Sezione I - Sentenza 7 aprile-14 maggio 1915 (est. Catania. — Prof. Arcidiacono contro Ferrovie Stato.

## IN DIRITTO.

Ha osservato la Corte che l'appello, ammissibile in rito, è nel merito infondato e va quindi rigettato. Che rispetto al motivo aggiunto da cui si vuole trarre la colpa diretta dell'Amministrazione per non avere chiuso un passaggio a livello di così enorme affluenza di pubblico, quale è quello di piazza Ucciardone, con barriere mobili anzichè con catene di ferro, la inattendibilità sorge da una doppia considerazione. In primo luogo perchè il Sig. Arcidiacono non si è lagnato che per la poca o nessuna visibilità della catena sia urtato in essa e caduto, ma che per un gesto imprudente dell'agente la catena siasi avviluppata fra le sue gambe e lo abbia

fatto cadere, donde la colpa diretta dell'agente e la mediata dell'Amministrazione; in secondo luogo perchè i passaggi a livello devono bensì essere muniti di barriere mobili, ma giusta i tipi approvati dal governo siccome dispone l'articolo 13 del regolamento 11 ottobre 1875 sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate. Or se pel passaggio a livello di questa piazza Ucciardone il tipo approvato fu delle catene, non può l'autorità giudiziaria portare il suo esame sulla migliore e più sicura rispondenza allo scopo, di uno o di altro sistema di chiusura di passaggio a livello come e di qualsiasi altro congegno, quando questo fu oggetto di esame e di approvazione di un ente, a cui la legge commise l'esame e la approvazione. Se non si fosse ottemperato a tutto quanto avesse disposto l'autorità per legge delegata, sia non attuandosi le cautele e le modalità ordinate, sia non riparando i guasti che rendessero inservibili i congegni delle cautele disposte a tutela del servizio pubblico e a garanzia dei privati, sorgerebbe la competenza dell'Autorità giudiziaria ad affermare la responsabilità dell'Amministrazione, senza tema di conflitto con altra autorità statale; ma nella specie non può l'autorità giudiziaria sindacare l'Amministrazione, se, al passaggio a livello di piazza Ucciardone, mantiene le catene quando questo è il sistema approvato dagli enti delegati ad approvarlo per legge e tanto meno può dichiarare la colpa dell'Amministrazione, se non muta ciò che senza il consenso e l'approvazione di altre autorità non può mutare. E finalmente il sig. Arcidiacono, se pure lo potesse, troppo tardi si lagnerebbe che non sia stata riconosciuta la colpa diretta dell'Amministrazione, ove questa colpa esistesse, in quanto il Tribunale, con sentenza che ammise la prova, limitò la possibilità della responsabilità dell'Amministrazione al fatto dell'agente, e pertanto, implicitamente, negò la responsabilità della colpa diretta, cioè per la chiusura del passaggio con catene e perchè, se questa responsabilità avesse riconosciuta, era inutile la prova che venne ordinata, tendente ad accertare la responsabilità mediata pel fatto dell'agente, e del resto, ammettendo la prova, il Tribunale nel dispositivo disattese, cioè rigettò ogni altra contraria istanza e difesa.

Ora a questa sentenza si acquetò l'Arcidiacono, donde la conseguenza che tardivamente chiederebbe oggi in appello l'affermazione della colpa diretta dell'Amministrazione. Ma questa terza considerazione va detta per abbondanza, bastando le prime due a di-

mostrare che l'appellante non può la sua domanda di risarcimento basare sulla responsabilità delle ferrorie di Stato per colpa diretta nell'infortunio capitatogli.

Considera che la responsabilità dell'Amministrazione per colpa indiretta a norma dell'articolo 1153 C. C. risiederebbe nel fatto dell'agente ferroviario che, secondo l'assunto del Sig. Arcidiacono, finita la manovra, sganciò la catena, che è il segnale visibile ed insieme l'ostacolo per impedire il passaggio contemporaneo delle macchine e dei veicoli della strada ferrata e delle persone e bestie e veicoli della strada ordinaria (art. 213 legge sulle C. p. pubbl.), la lasciò distesa per terra ed andò per i suoi comodi e poi dopo qualche tempo, quando già le persone passavano, trasse a sè la catena che si impigliò tra le gambe dell'Arcidiacono e ne produsse la caduta. Vagliò il primo giudice le testimonianze a prova ed a riprova prodotte, e ben a ragione, si convinse che il risultato del complesso della prova era stato contrario all'assunto del Signor Arcidiacono.

Di fronte ai tre discordanti testimoni di vista presentati da lui, altri tre dedotti dall'Amministrazione categoricamente lo smentirono; il tramviere Albano attesta che l'agente ferroviario della parte del molo ove si trovava l'Arcidiacono, sganciò per primo la catena e quindi la sollevò per arrestare o impedire il passaggio delle persone, e mentre l'Arcidiacono si trovava a scavalcare la catena, o meglio, soggiunse, si trovava a passare sulla linea della catena, facendo movimento con la catena stessa, come se volesse ringanciarla, a questo la catena si impigliò tra le gambe dell'Arcidiacono, il quale cadde.

Questa deposizione contraddice l'assunto dell'appellante, al quale giova sostenere che il sollevamento della catena avvenne in secondo tempo perchè se fu successivo ed immediato allo sganciamento, la colpa è dello Arcidiacono, il quale doveva passare dopo che tutte le operazioni dell'allontanamento della catena erano completate. E la stessa circostanza ripete il secondo teste *de visu* del Sig. Arcidiacono che è Luigi Campodonio, quando afferma che, dopo che il treno passò, fu staccata la catena, e, mentre l'impiegato la tirava, vide cadere l'Arcidiacono e non fu la vera causa della caduta. Solo il terzo testimonio di vista, che fu il disoccupato, come egli si qualifica, Titta Liborio attestò che la catena fu lasciata per

terra e nel mentre l'Arcidiacono era per transitare l'impiegato tirò la catena e l'Arcidiacono cadde.

La diversa esposizione del fatto materiale cominciò col rendere sospetti quei testimoni la cui inattendibilità si rilevò dai testimoni prodotti dall'Amministrazione contro producente, testimoni meglio credibili per gli Uffici che rivestono: essi sono Di Martino Pietro, guarda di città, Di Mario Giambattista, guardia municipale e Turano Pasquale impiegato ferroviario. Costoro unanimemente affermano che l'Arcidiacono passava mentre ancora le catene erano agganciate e sollevate per impedire il passaggio, che egli scavalcava la catena quando per il sollevamento di essa per parte di una donna, come soggiungono Di Martino e Turano, la catena si impigliò tra le gambe dell'Arcidiacono il quale cadde e riportò la frattura del collo del femore. E la identica dichiarazione sostanzialmente fece l'Arcidiacono subito dopo al Dott. Conte della Croce Rossa, al cui posto di soccorso fu trasportato; sicchè la Corte, come già il primo giudice, è fermamente convinta che della caduta dell'Arcidiacono nessuna colpa ebbe l'agente ferroviario, e nessuna responsabilità ne può addossare all'Amministrazione.

Tradusse l'Arcidiacono vari altri testi con questi, non però così immediato come quello del Dott. Conte, e di questi altri testi è rilevante la deposizione del Terricone Giovanni, il quale non potè tacere che, contrariamente a quanto gli aveva narrato l'Arcidiacono, altri amici comuni, presenti nella stessa casa dell'Arcidiacono alla narrazione di lui, commentavano che egli aveva voluto fare un atto da giovanotto, ciò che significava che essi non credevano a quello che egli raccontava ed invece che il Sig. Arcidiacono già avanti negli anni, premuroso attraversare ed annoiato dell'attesa, ciò che accade a chiunque, è costretto ad attendere le lunghe manovre feroviarie di taluni passaggi a livello, specie quello di piazza Ucciardone, scordò i suoi anni e giovinalmente scavalcò la catena ancora sospesa, ma per un brusco movimento di altri e non dell'agente, fu urtato e cadde. E ciò spiega l'echimosi nella regione anteriore del terzo superiore e della coscia, cioè in regione non bassa riscontratagli dal Dott. Caramanna, la quale echimosi l'Arcidiacono l'attribuiva all'urto della catena, deve dunque attribuirsi a sè stesso Arcidiacono l'infortunio di cui fu vittima per avere derogato ad una norma di elementare prudenza che chiunque percorra

passaggi a livello deve rispettare, cioè di transitare quando il passaggio è assolutamente libero da qualsiasi impedimento. Mancando il nesso di causalità fra la caduta ed un fatto qualsiasi dell'agente ferroviario, esula la responsabilità dell'Amministrazione e l'appello va rigettato, senza bisogno di ulteriori confutazioni sull'onestà ed incapacità a mentire dell'appellante e sui primi rapporti da esso stesso procacciati tra lui e l'Amministrazione, nè di esami sull'entità del danno sofferto dall'appellante.

Attesochè chi soccombe deve le spese;

P. q. m. la Corte sentiti i procuratori delle parti rigetta l'appello proposto con atto 7 luglio 1914 e riprodotto il 5 novembre successivo da Ercole Arcidiacono avverso la sentenza del Giudice Unico del Tribunale Civile di Palermo del 23-27 marzo 1914 e confermando l'appellata sentenza, condanna esso Arcidiacono alle spese del giudizio ecc.

# Errata-corrige

**Circolare n. 90.** (Bollettino ufficiale n. 50-1915).

Aggiungere al terz'ultimo capoverso, dopo le parole: « contributo di guerra 1 % », queste altre: « oppure 0,375 % ».

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

## CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

| | |
|---|---|
| *Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . . .* | L. 4.00 |
| *Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . . . . . . . . . . . . .* | » 8.00 |

**Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata**

*La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

ANNO VIII - N. 52

30 DICEMBRE 1915

# BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì



## INDICE

**Parte prima. — Leggi e decreti:**



**Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**



Roma, dicembre 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

**Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:**



**In appendice:**

*(Per memoria).*

**Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:**

*(Per memoria).*

Legge 21 *dicembre* 1915, *n.* 1774, *che proroga l'esercizio provvisorio* 1915-16 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata, Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le disposizioni della legge 22 maggio 1915, n. 671, concernenti l'esercizio provvisorio dei bilanci per l'anno finanziario 1915-916, continueranno ad avere effetto anche nel secondo semestre dell'anno stesso, fino a quando i singoli stati di previsione delle spese e dell'entrata non siano stati approvati per legge.

Art. 2.

È convertito in legge il decreto 14 novembre 1915, n. 1656, col quale viene prorogata a tutto l'esercizio finanziario 1916-917 l'efficacia delle disposizioni tributarie contenute nelle leggi 16 e 20 dicembre 1914 nn. 1354 e 1384.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 dicembre 1915, n. 314.

Art. 3.

Avranno effetto per gli esercizi finanziari 1915-916 e 1916-917 tutti i provvedimenti tributari emanati, in base alla legge 22 maggio 1915, n. 671, coi decreti Reali 15 settembre 1915, n. 1373; 12 ottobre 1915, n. 1510, e 21 novembre 1915, n. 1643.

Art. 4.

È convertito in legge il decreto 18 novembre 1915, n. 1625, riguardante economie da introdursi nelle spese delle varie Amministrazioni dello Stato.

Art. 5.

È prorogato fino al 31 dicembre 1917 il corso legale dei biglietti della Banca d'Italia, del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, di che all'art. 9 del testo unico delle leggi sugli Istituti di emissione, approvato con R. decreto 28 aprile 1910, n. 204.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Cavasola — Daneo — Corsi — Ciuffelli — Martini — Zupelli — Sonnino — Orlando — Barzilai.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *ottobre* 1915, *che approva il progetto per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo tra lo stabilimento della ditta Gaensler Bedarida e C. e la stazione di Torino-Dora* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la domanda 2 maggio 1914, della Società anonima Gaensler, Bedarida e C. di Torino, con la quale si chiede, anche agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per cause di pubblica utilità, l'impianto dello esercizio di un binario di raccordo fra la stazione di Torino-Dora della linea Torino-Milano, delle ferrovie dello Stato, e lo stabilimento della Società stessa, per la industria di stoviglie ed oggetti smaltati;

Visto il progetto 25 maggio 1914 del raccordo anzidetto, portante il bollo 27 novembre 1913 dell'Ufficio del registro di Torino;

Vista la convenzione stipulata tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società anonima Gaensler, Bedarida e C. per regolare lo impianto e lo esercizio del raccordo predetto;

Vista la dichiarazione rilasciata in data 17 settembre 1915 dalla Società anonima Gaensler, Bedarida e C. di sottomettersi alle condizioni dello speciale capitolato tipo, di cui agli articoli 54 e 216 del testo unico, approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 22 dicembre 1915, n. 311.

Ritenuto che l'esercizio del binario di raccordo in parola sarebbe fatto per ora con trazione animale, dimodochè al riguardo devonsi riservare opportune prescrizioni pel caso in cui si sostituisse la trazione meccanica;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio di Stato;

Viste le leggi 25 giugno 1865, n. 2359, e 18 dicembre 1879, n. 3188, sulle espropriazioni, per causa di pubblica utilità, nonchè il R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447, col quale fu approvato il testo unico della legge sulle ferrovie concesse all'industria privata sulle tramvie a trazione meccanica e sugli automobili;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato, anche agli effetti della dichiarazione della pubblica utilità, con la succitata riserva, il progetto 25 maggio 1914, presentato dalla Società anonima Gaensler, Bedarida e C. per lo impianto e lo esercizio di un binario di raccordo allacciante il proprio Stabilimento per l'industria di stoviglie ed oggetti smaltati e la stazione di Torino-Dora della linea Torino-Milano, delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Per l'esecuzione delle espropriazioni e dei lavori contemplati nel citato progetto, è assegnato il termine di un anno a decorrere dalla data del presente decreto.

Art. 3.

Il Governo si riserva ampia facoltà di modificare e di sopprimere anche lo esercizio del raccordo, senza compenso, quando creda ciò necessario per esigenze di servizio.

Art. 4.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto che verrà pubblicato nella « *Gazzetta ufficiale* » del Regno.

Dato a Roma, addì 17 ottobre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *n.* 1801, *che proroga per tutta la durata della guerra le disposizioni del R. decreto* 28 *marzo* 1915, *n.* 313 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto l'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273, recante provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato;
Visto il R. decreto 28 marzo 1915, n. 313;
Visto il decreto Luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 986;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 dicembre 1915, n. 314.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri di grazia, giustizia e dei culti, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni del R. decreto 28 marzo 1915, n. 313, vietanti la pubblicazione con qualsiasi mezzo di notizie relative alle materie indicate nei numeri 1, 2, 3 e 4 dell'articolo unico del decreto stesso, sono prorogate per tutta la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ORLANDO — ZUPELLI — CORSI.

**Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.**

DECRETO MINISTERIALE 10 *dicembre* 1915, *che conferma per un altro anno il vice presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 429 del 7 luglio 1907, l'art. 1° della legge 372 del 25 giugno 1909 e l'art. 1° del R. decreto 728 del 28 giugno 1912:

DECRETA

Il Cav. di Gr. Croce dott. *Nicola Miraglia*, membro del Consiglio generale del traffico, è confermato vice presidente del Consiglio stesso per un altro anno dalla data del presente decreto.

Roma, addì 10 dicembre 1915.

*Il Ministro*

CIUFFELLI.

**Ordine di servizio n. 335. (S).**

**Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste.**

(Vedi Ordini di servizio n. 309-1914, 80 e 274-1915).

Il Consiglio di amministrazione nella seduta 21 dicembre 1915 ha approvato che sia da estendersi fino al 30 giugno 1916 l'applicazione dei provvedimenti, di cui all'ordine di servizio n. 309-1914, per facilitare, a deroga delle vigenti norme, l'esecuzione dei lavori e delle provviste per conto delle ferrovie dello Stato.

---

**Ordine di servizio n. 336. (M.).**

**Facoltà di servizio alla fermata di Scanzano-Belfiore.**

(Vedi ordine di servizio n. 294-1915).

La seconda parte dell'ordine di servizio n. 294-1915 riflettente le facoltà di servizio della fermata di Scanzano-Belfiore è sostituita dalla seguente:

« La fermata di Scanzano-Belfiore è ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano:

*a*) di viaggiatori e bagagli;

*b*) di merci in collettame, limitatamente alle spedizioni non eccedenti i chilogrammi 500, costituite di colli del peso non superiore ai chilogrammi 50 ciascuno, se a grande velocità, ed ai chilogrammi 100, se a piccola velocità ordinaria;

*c*) di merci a carro completo a piccola velocità ordinaria — escluse quelle per conto del Carnificio Militare di Scanzano — con obbligo alle parti di provvedere al carico ed allo scarico, qualunque

sia la classe cui sono ascritte, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

La fermata di Scanzano-Belfiore effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Ancona ogni 5 giorni con la periodicità di cui alla lettera *D* dell' « Elenco » annesso all'ordine di servizio n. 184-1913 ».

In relazione a quanto sopra a pag. 56 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (vol. 1°, edizione giugno 1914), di fronte al nome della fermata di Scanzano-Belfiore si dovranno depennare nelle colonne 9 e 12 le lettere *A* e *B* col relativo richiamo, annullando la corrispondente nota in calce. Inoltre nella nota 13 saranno da sopprimersi le parole « ammessa anche ai trasporti a carro completo per esclusivo conto del Carnificio Militare » e nella nota 15 dopo le parole « nonchè ai trasporti a carro completo » saranno da aggiungersi le seguenti « esclusi quelli per conto del Carnificio Militare ».

Nella Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » a pag. 9 di fronte al nome della fermata di Scanzano Belfiore l'indicazione « L B-ve » dovrà essere sostituita con quella « L O-a ».

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

## Ordine di servizio n. 337. (M.V.).

### Assicurazione dei reggi-copertone sui carri Lt, Ltm.

Ad evitare che, per non essere il reggi-copertone di cui sono provvisti i carri Lt, Ltm tenuto solidamente a posto fra gli appositi organi di ritegno, possano derivare pericoli di infortuni, si prescrive che il personale interessato osservi scrupolosamente le seguenti disposizioni.

Quando un carro Lt o Ltm debba essere utilizzato pel carico di merci da proteggere con copertone, prima o dopo eseguita l'operazione di carico, secondo è richiesto dalla natura della merce, le stazioni debbono provvedere che il reggi-copertone sia rialzato ed assicurato solidamente ad entrambe le testate, cogli appositi organi di ritegno, in modo che in tale posizione possa mantenersi stabilmente durante il viaggio e, se occorre, anche durante l'operazione di scarico. Dopo lo scarico il reggi-copertone deve essere liberato dagli organi di ritegno ed abbassato sulle sponde laterali o sul piano del carro, secondo che il tipo del veicolo consente l'una o l'altra posizione.

Quando invece il carro venga utilizzato per il carico di merce che non deve essere protetta con copertone, come pure in tutti i casi in cui il carro viaggia vuoto, il reggi-copertone deve sempre essere abbassato sulle sponde laterali o sul piano del carro.

Si fa speciale raccomandazione ai Capi stazione, ai Capi gestione (nelle gestioni autonome) ed ai Controllori del materiale di sorvegliare che le prescrizioni contenute nel presente Ordine di servizio vengano debitamente osservate.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

---

## Ordine di servizio n. 338. (C.).

### Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa ferroviaria di consumo » con sede in Seregno è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle

condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della predetta Società cooperativa deve pertanto essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al detto regolamento.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 97** (C.).

**Anormale istradamento ed inesatta tassazione di trasporti destinati alla Svizzera.**

Consta che molte stazioni effettuano trasporti di merci per la Svizzera con istradamento contrario alle norme che, pel servizio diretto italo-svizzero, risultano a pag. 6, comma *E*, della Parte II *B*, fascicolo 1°, dei servizi internazionali (edizione 1° novembre 1914) applicando erroneamente ai trasporti medesimi le tasse della tariffa diretta.

Mentre si richiamano le stazioni alla stretta osservanza delle menzionate norme di istradamento, si rammenta in modo speciale che *la domanda, da parte del mittente, di un istradamento diverso da quanto è prescritto nei punti* 1), 2) *e* 3) *del citato comma* E, *ha per effetto l'eseguimento dei trasporti in base alle tariffe interne delle rispettive amministrazioni ferroviarie.*

Per conseguenza se per un trasporto, *da eseguirsi in porto affrancato,* lo speditore domanda l'istradamento per la via di Iselle anzichè per quella normale del Gottardo (Pino o Chiasso) stabilita in tariffa, o viceversa, le tasse da applicarsi sui due percorsi, italiano e svizzero, sono quelle delle rispettive tariffe interne.

Siccome le quote afferenti alla percorrenza svizzera non possono essere computate dagli agenti delle stazioni di partenza, si

dovrà in tale caso emettere la Nota d'affrancazione, perchè possa venire completata dal transito di confine.

Le stazioni che non si atterranno alle surriferite istruzioni saranno d'ora innanzi ritenute responsabili degli eventuali danni per le giacenze che i trasporti dovranno subire ai punti di confine.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

---

**Circolare n. 98.** (A. T. V.).

**Elenco dei prezzi da assegnare ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio.**

Si porta a conoscenza che è stata stampata e verrà distribuita a cura dei Servizi Trazione e Veicoli l'appendice n. 5 all'Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio (Ved. circolari n. 99-1909, n. 59-1913 e n. 33-1915).

---

**Circolare n. 99.** (C.).

**Vendita biglietti per viaggi in Italia da parte di agenzie austriache e germaniche.**

In seguito a scadenza delle convenzioni stipulate con le agenzie estere sotto indicate, non dovranno essere tenuti validi per viaggiare sulle linee delle ferrovie dello Stato i biglietti rilasciati con data posteriore al 31 dicembre 1915 dalle agenzie:

*a*) del Wiener Bank-Verein di Vienna e sue succursali;

*b*) dell'Ufficio centrale di viaggi delle ferrovie ungheresi dello Stato in Budapest;

*c*) della Ditta C. A. Niessen di Colonia;

e quelli rilasciati con data posteriore al 31 gennaio 1916 dal « Reisebureau der Hamburg-America Linie di Berlino » e sue succursali.

I viaggiatori che eventualmente fossero provvisti dei biglietti in parola, dovranno venire sottoposti al pagamento di nuovi biglietti a tariffa ordinaria.

Il personale di controlleria ai treni, volta per volta, indicherà alla competente Divisione Movimento gli estremi dei biglietti indebitamente emessi dalle agenzie estere di cui trattasi, che fossero esibiti dai viaggiatori.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

---

**Circolare n. 100.** (R.

**Spese a carico di terzi per stipulazione contratti.**

Per effetto della disposizione dell'allegato *E* al R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, con la quale fu abrogato, per la durata della guerra, l'art. 35 della legge 7 luglio 1907, n. 429, i contratti ed atti stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato devono essere registrati in base alle tasse normali.

Allo scopo di non aumentare i fondi di scorta assegnati ai Servizi ed agli Uffici per le piccole spese, tanto più che non sarebbe possibile fissare neppure in via approssimativa l'importo dell'aumento, viene stabilito provvisoriamente, fino a nuovo avviso, il seguente procedimento per le somme da versarsi all'Ufficio del registro per ogni atto o contratto la cui spesa di registrazione sia superiore a lire venti:

## A) - Contratti da registrarsi a cura dell'Ufficio Contratti della Direzione Generale.

L'Ufficio incaricato di predisporre l'atto di stipulazione, fatto eseguire dal funzionario all'uopo delegato il computo preventivo delle spese occorrenti, come è prescritto al punto 5 delle « Norme per la contabilità dei fondi di scorta » allegate all'Ordine generale n. 13-1914, emetterà per tutte le spese di scritturazione ed altre, comprese quelle di registrazione dell'atto, sempre quando queste ultime non siano superiori a lire venti, l'ordine d'introito modulo R-109 a sensi del sovracitato punto 5.

Nel caso, invece, in cui la spesa per le tasse di registrazione dell'atto sia superiore a venti lire, fermo restando l'obbligo di emettere l'ordine d'introito per le altre spese che non riguardano l'importo della tassa da pagarsi al Ricevitore del registro, si dovrà invitare la ditta contraente a rimettere un vaglia corrispondente alla spesa per la registrazione.

All'uopo, l'Ufficio anzidetto indicherà in apposito modulo da consegnarsi o da spedirsi alla ditta, l'importo che la stessa deve versare alla cassa compartimentale o alla stazione in base all'ordine d'introito mod. R-109 e quello relativo alle spese di registrazione del contratto, pel quale spetta alla ditta medesima di fare emettere un vaglia della Banca d'Italia, o del Banco di Napoli, o del Banco di Sicilia, tutte le volte che ciò riesca comodo alla ditta, con la girata a favore del Capo dell'Ufficio Contratti della Direzione generale delle ferrovie dello Stato - Roma -, o, in difetto, una cartolina-vaglia come sopra intestata al predetto Capo dell'Ufficio Contratti e già munita della marca da bollo competente per la quietanza.

I vaglia bancari e le cartoline-vaglia di cui sopra dovranno essere inviati all'Ufficio Contratti della Direzione Generale, insieme ai relativi atti da farsi registrare all'Ufficio del Registro di Roma.

In caso di eventuali differenze fra le somme rimesse con vaglia e quelle definitivamente versate al Registro, quando si tratti di deficienze, l'Ufficio Contratti pagherà la differenza prelevandone

l'importo dal proprio fondo di scorta, facendosene rimborsare, con le modalità vigenti, dall'Ufficio da cui venne rimesso il vaglia, o la cartolina-vaglia. Per le eccedenze, invece, detto Ufficio Contratti terrà a disposizione della ditta creditrice il relativo importo e ne darà avviso all'Ufficio interessato, per la comunicazione del caso da farsi alla ditta stessa, a richiesta della quale la somma eccedente verrà restituita con vaglia o cartolina-vaglia, dedotte le spese di emissione e di spedizione.

*B*) - CONTRATTI DA REGISTRARSI A CURA DEI FUNZIONARI DELEGATI COMPARTIMENTALI, DEI CAPI DELLE SEZIONI LAVORI E DI ALTRI FUNZIONARI DIRIGENTI LAVORI.

Quando le tasse di registrazione del contratto o dell'atto non siano superiori a venti lire, si seguirà la procedura indicata al precedente punto *A*), e cioè si faranno versare tutte le spese di scritturazione, registrazioni od altre alla cassa compartimentale od alla stazione.

Nel caso invece in cui le tasse da pagarsi all'Ufficio del registro siano superiori a venti lire, fermo restando per le spese di scritturazione od altre la emissione dell'ordine d'introito modulo R-109, l'Ufficio che stipula l'atto farà sempre emettere per la somma da pagarsi al Ricevitore del registro un vaglia della Banca d'Italia, o del Banco di Napoli, o del Banco di Sicilia, semprechè ciò sia possibile, e in caso contrario una cartolina-vaglia con le precise modalità specificate al punto *A*). In nessun caso l'Ufficio, o il funzionario incaricato della stipulazione, dovranno accettare dalla ditta il materiale versamento del denaro, esigendo sempre invece la consegna del vaglia o cartolina-vaglia intestato al Capo dell'Ufficio stipulante.

*C*) - CUSTODIA DEI VAGLIA.

I vaglia e le cartoline-vaglia consegnati o rimessi dalle ditte contraenti ai Servizi ed agli Uffici per le spese di registrazione, dovranno essere custoditi nella cassaforte del fondo di scorta fino a

che non siano esitati, e saranno quindi da inscriversi in entrata nel giornale di cassa, mod. R-201, considerandoli come passaggi per cassa, a sensi dell'art. 3 delle « Norme per la tenuta dei fondi di scorta », per poi portarli in uscita del registro stesso R-201, quando ne sia fatto invio all'Ufficio Contratti della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, o ne venga fatta consegna all'Ufficio del registro in luogo. Nessuna registrazione dovrà farsi nel partitario delle ditte mod. R-201-a.

---

## Comunicazioni.

*Esclusione dalle gare.* — Con decreto 8 dicembre 1915 del ministro della marina è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, in occasione di una fornitura di ebanite, la ditta A. Rignon di Torino.

*Il Direttore generale*

R. DE CORNÈ

(VERDE)

**Ordine di servizio n. 20v (C).**

**Concessione eccezionale temporanea agli abbonati chiamati alle armi.**

A complemento di quanto è detto nell'ultimo capoverso dell'ordine di servizio n. 10v (C) — Bollettino Ufficiale n. 28-1915 — si avverte che la concessione di nuove interruzioni dell'uso di biglietti di abbonamento ordinari e speciali di qualsiasi specie già stati prorogati, intestati a persone richiamate sotto le armi, verrà disposta mediante la soprapposizione, al foglietto attestante la proroga di validità concessa prima, di un nuovo foglietto (con il fondo litografato ed operato di color viola, recante nel centro le lettere F. S.) con la seguente dicitura stampata, debitamente completato a mano con inchiostro indelebile:

FERROVIE DELLO STATO

*Al Sig.* ..................................................

*titolare dell' unito abbonamento* ............

..................................................................

**N.** .................. **Classe** ....................

**GIÀ INTERROTTO**

*e ripreso il* ..............................................

*con la scadenza il* ....................................

*è stata concessa la* .......... *interruzione*

*il* ...............................................................

*con la ripresa computabile a decorrere*

*dal* .............................................................

*Conseguentemente il biglietto* **scade**

**alle ore 24 del** ..........................................

***Roma, li*** ................................

**Il Capo del Servizio Commerciale**

..................................................

Tale foglietto sarà ingommato lungo la costola di ciascun biglietto e sarà collegato al precedente (od ai precedenti, nei casi di tre o più sospensioni) dal bollo a secco della Direzione Generale.

Nei biglietti di abbonamento a pagamento rateale i nuovi termini di validità di ciascun periodo, risulteranno da appositi foglietti con il fondo litografato ed operato come gli altri di cui sopra, con stampata la seguente dicitura, completata a mano con inchiostro indelebile:

*Per concessa nuova interruzione dell'uso dell'abbonamento attestata dal .................. foglietto unito al biglietto, il presente tagliando, fermo il pagamento indicatovi, vale dal ...................................*
*............................................................ alle*
*ore 24 del ...........................................*
*..................................................................*

..................................................................

Questi ultimi foglietti saranno ingommati a tergo di ogni singolo tagliando e porteranno il timbro a secco della Direzione generale.

Valgono, quanto al resto, le norme dell'ordine di servizio n. 10v-1915 in principio citato.

*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

---

**Circolare n. 12v (C.).**

**Numerazioni progressive dei trasporti.**

Si rammenta a tutte le stazioni, che a partire dal 1° gennaio 1916, la numerazione delle spedizioni accettate e quella degli arrivi, per ciascuno dei servizi, interno, cumulativo italiano, cumulativo internazionale e ferroviario marittimo, dovrà incominciare dal N. 1.

Così pure dovranno essere numerate, incominciando dall'1, le schede d'assegno dei singoli servizi e le scritturazioni sul libro di uscita.

*Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

*Il Direttore generale*

R. DE CORNE'.